

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L'AUTOMOBILE AUX ÉTATS-UNIS

ET

EN ANGLETERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 17 mars 1910, à 3 heures

PAR

Lucien MASSÉNAT-DÉROCHE

Président : M. A. COLIN, professeur.

*Suffragants : } MM. DESCHAMPS, professeur.
 SOUCHON, professeur.*



LIBRAIRIE

de la Société du

RECUEIL J.-B. SIREY

22, Rue Soufflot. — PARIS, V^o

L. LAROSE & L. TENIN Directeurs

1910

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L'AUTOMOBILE AUX ÉTATS-UNIS

ET

EN ANGLETERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 17 mars 1910, à 3 heures

PAR

Lucien MASSÉNAT-DÉROCHE

Président : M. A. COLIN, professeur.

*Suffragants : } MM. DESCHAMPS, professeur.
 SOUCHON, professeur.*



LIBRAIRIE

de la Société du

RECUEIL J.-B. SIREY

22, Rue Soufflot. — PARIS, v^e

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1910



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Il y a un demi-siècle, les routes françaises ne présentaient guère la physionomie qu'elles ont aujourd'hui. Balayées plus souvent par la rafale que par le cantonnier, rapiécées plus souvent que chargées de neuf, elles voyaient surtout infiniment moins de monde. Le *tourisme* n'existait pas encore ; le mot était même inconnu de nos dictionnaires. L'activité entre les villes se manifestait principalement par les trains plus ou moins lents, qui faisaient que la route était de plus en plus désertée.

Aujourd'hui, au contraire, les chemins ont repris leur figure ; il semble que la vieille route se soit réveillée. Sillonnée de plus en plus par de nombreuses machines, elle permet d'entrer dans les villes non plus par des gares éloignées, placées dans les quartiers reculés et laids, qui vous font prendre de suite en horreur la ville où vous arrivez, mais par des allées séculaires, entre les maisons plus ou moins anciennes, sur le chemin qui nous permet de nous

rendre compte de suite de l'importance de la ville, de ses monuments, de son pittoresque, et qui nous la fait apprécier. Quel est le génie qui a ainsi métamorphosé la circulation : c'est l'automobile.

Ce qui ressemble moins encore à ce qu'elle était autrefois, c'est surtout l'hôtellerie. L'industrie hôtelière subit en France une transformation profonde, pour le plus grand bien du voyageur, pour le plus grand bien aussi des hôteliers eux-mêmes et du pays en général. On est assuré aujourd'hui de rencontrer, même dans les plus infimes villages, une maison sinon confortable, du moins suffisamment propre qui vous permet de séjourner quelque temps dans un paysage que vous vouliez connaître et que vous étiez cependant obligé de quitter à regret, parce que vous ne trouviez pas le moyen d'y coucher ou parce que l'on vous offrait un abri vraiment trop rudimentaire, pour ne pas dire plus. Quel est le génie qui a ainsi métamorphosé l'hôtellerie : c'est l'automobile.

On voit aujourd'hui aux portes de toutes les grandes villes, de vastes usines, de somptueux et larges magasins, où s'agitent de nombreux ouvriers, de nombreux employés, tous travaillant avec ardeur. Ces usines distribuent annuellement près de 50 millions de salaires aux ouvriers qu'elles emploient ; elles permettent à notre industrie nationale de faire annuellement un chiffre respectable d'affaires, puisque les estimations les moins optimistes le placent à

150 millions environ. Quel est le génie créateur de toutes ces richesses : c'est l'automobile.

Et cependant, on ne peut nier que cette déesse charmante qui ne devrait avoir que des adorateurs, a aussi des critiques nombreux et singulièrement durs. On a voulu et on veut lui imputer toutes sortes de méfaits, qui ne sont souvent que la rançon du progrès ; on veut envelopper de restrictions, de réglementations si sévères cette industrie naissante et si florissante qu'on se demande si on ne va pas l'étioler et la faire disparaître définitivement, précisément à un moment où elle cesse d'être une industrie de luxe, pour devenir une industrie essentiellement utile aux applications commerciales bienfaisantes, un instrument démocratique.

Comment expliquer ce contraste ? Peut-être y a-t-il de la part des contempteurs de l'automobilisme un peu d'envie, beaucoup de regrets, nous ne voulons pas insister.

Pour nous, qui croyons fermement au triomphe définitif de l'automobile, parce qu'elle est une puissance qui s'impose, nous avons voulu connaître quelle était sa réglementation dans deux pays où cette industrie a pris un essor considérable, les États-Unis et l'Angleterre. C'est le résultat de nos recherches que nous donnons ici, pensant qu'elles seront peut-être utiles pour la solution du problème en France.

PREMIÈRE PARTIE

L' AUTOMOBILE AUX ÉTATS-UNIS

La question automobile aux États-Unis a un caractère peut-être plus aigu dans ce pays que nulle part ailleurs ; plusieurs causes expliquent cette situation. C'est tout d'abord (et ceci n'a rien de spécial aux États-Unis) l'antagonisme des intérêts en présence. Comme le dit fort bien un publiciste américain (1) : « Celui qui est dans l'automobile voit la situation sous un certain angle, tandis que celui qui est dans la rue la voit sous un angle tout différent... L'attitude du public en ce qui concerne les possibilités et les droits des automobilistes n'a pas évolué aussi vite que l'automobile elle-même. » C'est d'autre part la diversité profonde des dispositions législatives ou réglementaires de chacun des États de l'Union, qui fait que l'automobiliste peut voir, dans une excursion, presque autant de réglementations différentes que de paysa-

1. M. H.-P. Burchell dans l'article : « Our chaotic automobile laws », paru dans le « *Harper's Weekly* » du mois de juin 1908.

ges variés ; il en voit même tellement qu'il arrive souvent à ne plus s'y reconnaître, car ce ne sont pas seulement les règlements qui varient suivant les États, mais aussi la manière de comprendre et d'interpréter des dispositions analogues (1). C'est enfin la fougue toute spéciale, l'emballement vraiment extraordinaire avec lesquels les Américains pratiquent l'automobilisme, et qui les amène à en faire un sport d'une nature particulièrement dangereuse par les excès de vitesse aussi bien pour ceux qui sont dans la voiture que pour ceux qui se trouvent sur la route.

La crise de l'automobilisme a donc aux États-Unis une acuité particulière qui se manifeste tant sur le terrain économique et social que sur celui de la régle-

1. L'auteur du même article donne quelques exemples intéressants sur cette diversité d'appréciations : « La Cour suprême de Massachusetts, dit-il, vient de décider qu'une route n'a pas à être tenue en état pour assurer une sécurité parfaite aux automobilistes, pourvu qu'elle soit dans un état satisfaisant en ce qui concerne le trafic ordinaire ; c'est dire en termes détournés qu'une automobile n'est pas une voiture, au sens réglementaire du mot. Tout autre est le sentiment des juges de Wilkesbare (Pensylvanie). Une compagnie qui percevait un droit de péage sur une route (cela arrive souvent aux États-Unis) en défendait l'usage aux chauffeurs, sous le prétexte qu'elle n'était pas construite pour les automobiles. Sur la demande des chauffeurs, le juge déclara que la route devait être ouverte librement, l'automobile étant une voiture comme tous les véhicules traînés par des chevaux et qu'à ce titre elle doit pouvoir user de toutes les routes ouvertes aux autres véhicules. »

mentation légale. C'est à ce double point de vue que nous voulons étudier le problème, sous ses deux aspects, nous réservant de déduire, des enseignements recueillis à l'un et à l'autre point de vue, les critiques que l'organisation actuelle comporte; nous ferons connaître alors les réformes que l'on propose actuellement.

CHAPITRE PREMIER

L'automobile au point de vue économique et social aux États-Unis

L'automobile a eu, aux États-Unis, comme d'ailleurs dans bien d'autres pays et en particulier en France et en Angleterre, un développement extrêmement rapide, il faudrait dire foudroyant. Son importance au point de vue économique et social n'est pas niable et cette industrie nouvelle a soulevé toute une série de questions d'ordre très divers.

Nous allons les parcourir rapidement en indiquant quelle est l'importance économique et sociale de l'industrie automobiliste aux États-Unis au point de vue des usines qu'elle a créées, du nombre des ouvriers qu'elle emploie, des exploitations industrielles et commerciales qu'elle alimente. Après avoir montré son rayonnement interne, sur le territoire même des États-Unis, nous essayerons de faire connaître son expansion au dehors de ses frontières, à l'aide des chiffres de ses exportations, comme aussi la concurrence étrangère qu'elle doit supporter en fixant le montant des importations; les Américains essaient, d'ailleurs, de lutter contre elle par des droits protecteurs intéressants à connaître surtout pour nos

fabricants français. Nous aurions voulu compléter ce tableau par une statistique des accidents d'automobiles survenus dans les divers États; malgré tous nos efforts et toutes nos recherches, nous n'avons pu recueillir sur ce point aucun document utile: les administrations publiques, pas plus que les entreprises privées, notamment les compagnies d'assurances, n'ont pu ou voulu satisfaire sur ce point notre curiosité. C'est du reste une lacune qui est commune aux États-Unis et à la France.

SECTION I

DÉVELOPPEMENT NATIONAL DE L'AUTOMOBILISME AUX ÉTATS-UNIS (1)

L'industrie de l'automobile, si peu importante il y a huit ans aux États-Unis qu'il n'en était pas fait mention distincte à la statistique de 1900, a progressé au point de faire ressortir une production de \$ 26.645.064 à la statistique de 1904 publiée en 1905. C'est dans cette statistique que pour la première fois l'industrie de l'automobile est considérée comme une industrie distincte. Aux recensements précédents, les statistiques pour cette industrie étaient comprises

1. Les renseignements qui vont suivre sont extraits d'un article fort instructif de M. George Oller publié dans le bulletin 63 du « *Census of manufactures* » de 1905. — Certains ont été recueillis personnellement au cours de notre voyage aux États-Unis.

dans celles relatives aux voitures et chariots. Toutefois les chiffres de 1900, pour les établissements s'occupant exclusivement de la fabrication d'automobiles ou ayant une fabrication prépondérante en cette partie, ont été distraits des statistiques de l'industrie de la voiture et du chariot et sont portés aux tableaux 1 et 2 pour les besoins de comparaison.

Tableau I

*État comparatif avec pourcentage d'augmentation
de 1900 et 1905.*

	RECENSEMENT		Pourcentage d'augmentation.
	1905 (1)	1900	
Nombre d'établissements...	121	57	112,3
Capital.....	\$ 20.555.247	\$ 5.768.857	256,3
Directeurs appointés, employés, etc.....	954	268	256
Appointements.....	\$ 1.076.425	\$ 294.770	265,2
Ouvriers (salariés) nombre moyen.....	10.239	2.249	356,9
Salaires totaux.....	\$ 6.178.950	\$ 1.320.658	367,9
Hommes : 16 ans et au-dessus.....	10.196	2.231	357
Salaires.....	\$ 6.167.345	\$ 1.317.715	368
Femmes : 16 ans et au-dessus.....	11	4	175
Salaires.....	\$ 3.689	\$ 977	262,7
Enfants au-dessous de 16 ans.	32	6	433,3
Salaires.....	\$ 7.916	\$ 1.966	302,6
Dépenses diverses.....	\$ 3.946.369	\$ 281.129	1.303,8
Coût des matières employées.....	\$ 11.658.138	\$ 1.804.287	546,1
Valeur de la production...	\$ 26.645.064	\$ 4.748.011	461,2

1. Non compris les établissements engagés spécialement dans la fabrication d'autres produits et qui ont fabriqué des automobiles pour un montant de \$ 879.205.

A. — *Établissements principaux.*

Au recensement de 1905, comparé à celui de 1900, le nombre des établissements s'est augmenté de 64 ; le capital, de \$ 14.786.390 ; le nombre d'employés appointés, de 686 ; le nombre moyen de salariés, de 7.998 ; le coût des matières employées de \$ 9.853.851 et la valeur totale de la production de \$ 21.897.053.

En 1906, 43 nouvelles maisons se sont fondées, 51 en 1907, de telle sorte que, avec les disparitions qui se sont produites, on peut dire qu'il existe actuellement aux États-Unis 150 à 175 maisons ayant pour objet exclusif la fabrication des automobiles. Quelques-unes fabriquent jusqu'à vingt voitures par jour ; elles ne recherchent pas les gros bénéfices, mais les ventes nombreuses, même à bénéfices très minimes.

L'augmentation relativement faible dans le nombre des établissements est due au fait que la majorité de ceux relevés en 1900 était engagée surtout en des travaux d'expérimentation avec peu de capitaux dans l'affaire ; et peu d'ouvriers occupés. La prospérité survenue a servi surtout à augmenter la capacité de production des anciennes fabriques ou à les abandonner pour de nouvelles plus grandes plutôt qu'à en créer de supplémentaires.

Tableau II
Dépenses diverses.

	1905	1900
	\$	\$
<i>Total</i>	3,946,369	281,129
Loyer des usines.....	88,497	40,133
Impôts.....	77,625	10,228
Loyer des bureaux et divers.....	2,745,601	226,548
Travail fait sur devis.....	1,034,646	4,220

Bien que l'extension de l'industrie ait largement augmenté, quant aux dépenses faites pour le travail à la tâche, la plus grande partie de l'augmentation des dépenses diverses provient de la publicité, frais généraux extérieurs, etc.

L'augmentation relativement petite dans le montant de location des fabriques, est due à ce que beaucoup de compagnies sont maintenant logées dans de nouveaux et appropriés locaux leur appartenant, tandis qu'en 1900 elles en occupaient de petits en location.

Si on cherche à situer ces industries dans les principaux États de l'Union on arrive aux résultats suivants :

Tableau III

Etats	Recen- sement	Nombre d'établis- sements	Capital \$	DIRECTEURS, EMPLOYÉS DE BUREAU, ETC. SALARIÉS		TOTALS		HOMMES DE 16 ANS ET AU-DESSUS		FEMMES DE 16 ANS ET AU-DESSUS		ENFANTS AU-DESSUS DE 16 ANS			
				Nombre	Salaires \$	Moyenne	Salaires \$	Moyenne	Salaires \$	Moyenne	Salaires \$	Moyenne	Salaires \$	Moyenne	Salaires \$
États-Unis.....	1905 1900	121 57	20,555,247 5,768,837	954 268	1,076,425 294,770	10,239 2,241	6,178,930 1,320,658	10,196 2,231	6,167,345 1,317,715	11 4	3,689 977	32 6	7,916 1,968		
California.....	1905	6	48,802	3	4,800	14	10,124	14	10,124	»	»	»	»		
Connecticut....	1905	7	3,712,922	62	86,372	1,065	783,993	1,057	781,604	»	»	8	2,389		
Illinois.....	1905	8	378,586	15	26,180	146	100,433	146	100,433	»	»	»	»		
Indiana.....	1900	4	974,894	36	27,523	303	217,603	299	215,949	»	»	4	1,654		
Indiana.....	1905	8	1,140,309	94	74,293	789	482,198	784	480,456	3	1,326	2	416		
Maryland.....	1900	3	81,600	8	7,900	26	16,325	26	16,325	»	»	»	»		
Massachusetts..	1905	11	1,623,857	98	115,832	952	596,977	944	594,082	1	300	7	1,895		
Michigan.....	1900	12	475,512	18	24,157	303	188,098	303	188,098	»	»	»	»		
Michigan.....	1905	22	3,765,240	151	188,452	2,123	970,895	2,122	970,770	1	125	»	»		
New-Jersey.....	1905	5	310,261	22	43,662	60	40,296	59	40,248	»	»	1	48		
New-Jersey.....	1900	4	762,500	35	53,808	201	143,840	201	143,840	»	»	»	»		
New-York.....	1905	21	3,712,531	200	202,809	1,624	1,005,470	1,618	1,004,120	1	288	5	1,062		
New-York.....	1900	15	638,553	56	56,632	288	166,051	283	164,882	3	857	2	312		
Ohio.....	1905	14	3,544,162	172	218,950	2,277	1,368,810	2,272	1,367,160	5	1,650	»	»		
Ohio.....	1900	3	68,500	7	5,405	86	51,826	86	51,826	»	»	»	»		
Pennsylvania...	1905	6	1,452,963	65	78,681	566	352,482	566	352,482	»	»	»	»		
Pennsylvania...	1900	8	297,100	46	17,629	60	43,247	60	43,247	»	»	»	»		
Wisconsin.....	1905	6	1,240,006	59	54,180	520	299,624	511	297,518	»	»	9	2,106		
Autres États....	1905	7	165,458	13	12,154	103	78,348	103	78,348	»	»	»	»		
Autres États....	1900	8	2,470,198	92	101,716	974	493,668	973	493,548	1	120	»	»		

Etats	Année du recen- sement	Dépenses diverses \$	Coût du matériel employé \$	Valeur en gros \$	Automobiles						A VAPEUR		AUTRES PRODUITS	Montant reçu pour travaux en douane et répara- tions	
					TOTAL		ÉLECTRIQUES		NOMBRE		Nomb- re	Valeur			
					Nomb- re	Valeur	Nomb- re	Valeur	Nomb- re	Valeur					
États-Unis....	1905 1900	3,946,369 281,129	11,658,138 1,804,287	26,645,064 4,748,011	21,692 3,723	23,751,234 4,548,108	18,699	19,566,941	1,425	2,496,255	1,568	1,688,038	2,042,777 126,079	\$ \$	851,053 73,824
California.....	1905	40,139	12,863	36,380	12	43,606	12	13,606	»	»	»	»	1,761	21,013	
Connecticut...	1905	466,851	1,163,072	2,644,334	832	1,958,682	386	1,125,863	319	747,420	127	85,399	331,253	351,399	
Illinois.....	1905	61,721	104,390	327,710	205	262,691	66	56,800	139	205,891	»	»	23,290	41,729	
Indiana.....	1900	55,627	291,653	747,777	600	747,777	»	»	»	»	»	»	»	»	
Massachusetts	1905	230,226	811,823	1,505,302	1,020	1,428,463	595	1,034,519	424	391,444	1	2,500	114,963	51,876	
Maryland.....	1900	3,345	30,882	64,700	25	55,500	»	»	»	»	»	»	2,700	6,500	
Michigan.....	1905	228,504	1,047,488	2,100,455	2,365	2,032,943	1,765	1,662,943	»	»	600	390,000	78,907	28,605	
New-Jersey..	1900	47,094	306,645	769,397	1,132	757,242	»	»	»	»	»	»	12,150	5	
New-York....	1905	1,423,167	2,872,655	6,876,708	9,125	6,552,804	9,114	6,537,404	11	15,400	»	»	276,680	47,224	
Ohio.....	1905	40,459	43,903	118,753	51	71,400	6	12,500	15	25,900	30	33,000	36,050	303	
Pennsylvania,	1900	36,800	175,508	478,680	213	423,550	1,808	3,071,093	307	892,000	5	10,000	5,980	49,150	
Wisconsin....	1905	565,776	1,764,567	3,791,956	1,808	3,071,093	1,496	2,169,093	»	»	»	»	494,008	226,455	
Autres États.	1900	19,710	172,973	455,911	521	374,947	»	»	»	»	»	»	66,641	14,320	
	1905	677,374	2,298,631	5,788,563	2,808	5,197,360	1,811	3,853,621	200	196,000	797	1,147,739	594,642	36,561	
	1900	13,918	60,344	145,000	132	145,000	»	»	»	»	»	»	»	»	
	1905	61,795	601,430	1,225,678	963	1,134,776	955	1,116,176	8	18,600	»	»	83,183	7,719	
	1900	32,707	31,089	98,884	65	66,400	»	»	»	»	»	»	29,481	3,000	
	1905	163,995	845,348	1,875,259	2,330	1,856,694	2,388	1,853,094	2	3,600	»	»	16,080	2,485	
	1900	16,362	91,946	203,966	113	150,722	105	131,322	»	»	8	19,400	31,360	21,884	
	1905	71,868	735,193	1,987,662	975	1,977,692	»	»	»	»	»	»	9,121	849	

Au recensement de 1905, l'État de Michigan tenait la tête avec 22 établissements ; l'État de New-York arrivait second avec 21, et l'Ohio troisième avec 14 ; ensuite le Massachusetts avec 11 ; l'Illinois et l'Indiana avec 8 chacun ; le Connecticut avec 7 ; la California, la Pennsylvania, le Wisconsin avec 6 chacun et le New-Jersey avec 5.

En 1900 il n'existait aucun établissement dans le Michigan, qui tient le premier rang comme capitaux engagés en 1905 : le montant total en était de \$ 3.765.240. Le Connecticut, avec \$ 3.712.922, reculait de la première place occupée en 1900 à la seconde en 1905. L'Ohio, avec une augmentation de \$ 3.475.662, de cinquante fois plus élevée qu'en 1900, avançait du huitième rang au troisième. Le Massachusetts, avec une augmentation de \$ 1.148.345 du cinquième au quatrième rang. La Pennsylvania, avec une augmentation de \$ 1.155.863 de presque quatre fois plus élevée, passait du sixième rang au cinquième. Le Wisconsin, avec \$ 1.240.006, et Indiana, avec \$ 1.140.509, qui n'avaient qu'un établissement en 1900, se classent respectivement sixième et septième en 1905. Certains autres qui étaient très en avance ont reculé dans de notables proportions, ainsi : l'Illinois qui passe du second au huitième rang faisait ressortir une diminution de \$ 596.358 ou de 61,2 % ; et le New-Jersey de la troisième à la neuvième place avec une diminution de \$ 452.239 ou

de 59,3 %. Le Maryland indiquait \$ 81.600 de capitaux engagés en 1900 et aucun en 1905. En 1900, le Connecticut seul faisait ressortir des capitaux engagés dépassant \$ 1.000.000 tandis qu'en 1905 il y avait huit États dans ce cas.

Le capital moyen par établissement s'est augmenté matériellement entre 1900 et 1905. Pour tout le pays l'avance fut de \$ 101.208 en 1900 à \$ 169.878 en 1905, soit une augmentation de \$ 68.670 ou de 67,9 °.

Le nombre des salariés passe de 2.241 en 1900 à 10.239 en 1905. Au recensement de 1900 le Connecticut occupait le premier rang tant comme nombre de salariés que comme chiffre total de salaires payés. L'Illinois et le Massachusetts suivaient chacun avec 303 salariés. Au point de vue des salaires payés l'Illinois venait second avec \$ 217.603 et le Massachusetts troisième avec \$ 188.098. New-York venait quatrième en nombre de salariés et en salaires payés et New-Jersey cinquième. Le total général de salariés pour ces cinq États était donc de 1.990 recevant en salaires \$ 1.168.331, soit 88,8 % et 88,5 % des totaux généraux du pays.

Comme quantité de salariés en 1905 l'Ohio venait premier avec 2.277 en augmentation de 2.191. Le Michigan suivait avec 2.123, New-York avec 1.624, en augmentation de 1.336, passant ainsi du quatrième au troisième rang. Le Connecticut avec 1.065 tombait

de la première à la quatrième place. Le Massachusetts, bien que faisant ressortir une augmentation de 649, passait de la seconde à la cinquième place. L'Indiana, la Pennsylvania et le Wisconsin suivaient dans l'ordre indiqué.

Pour le montant total des salaires payés en 1905 les États se classaient dans le même ordre avec une seule exception ; c'est que New-York prenait la place du Michigan.

La quantité minime de femmes et d'enfants employés est remarquable. Cela tient à ce que le travail de l'automobile demande de la force physique et une grande habileté technique. En 1900, dans tous les États-Unis, il n'y avait que 4 femmes employées dont 3 dans l'État de New-York. En 1905 leur nombre n'est passé qu'à 11.

Quant aux enfants on en employait 6 en 1900 et en 1905 32 seulement.

En jetant un coup d'œil sur le tableau 3, on peut voir que le rapport entre le coût des matières et la valeur de la production est constant en fait, tout au moins entre les États occupant le même rang, soit comme coût des matières, soit comme valeur de production. Au recensement de 1905, le Michigan avait avancé au premier rang sous ces deux rapports. L'Ohio était monté de la sixième à la seconde place avec une augmentation de \$ 2.238.307 en achat de matières et une augmentation de \$ 5.643.563 en valeur

de production. New-York avançait de la cinquième à la troisième place avec une augmentation de \$ 1.591.594 en coût de matières et \$ 3.336.045 en valeur de production. Le Connecticut tombait de la première à la quatrième place, bien que faisant ressortir une augmentation de \$ 464.800 en coût de matières et de \$ 752.492 en valeur de production.

Le Massachusetts passait de la seconde à la cinquième place, bien qu'augmentant de \$ 740.843 pour le coût des matières et de \$ 1.391.058 pour la valeur en production. Le Wisconsin occupait le sixième rang et l'Indiana le septième.

Dans une industrie caractérisée par des progrès si marqués, les diminutions signalées dans les trois Etats : Illinois, Maryland et New-Jersey, sont notables. La longue période expérimentale de l'industrie, d'une part et d'autre part des conditions locales particulières, telles que le déplacement des fabriques, le coût de la main-d'œuvre, expliquent ces diminutions.

En 1900 l'article : « toutes autres productions » comprenait, pour la plus grande partie, des véhicules à traction animale construits en même temps que des automobiles ; tandis qu'au recensement de 1905 cet article représente entièrement des moteurs à gaz, batteries, pièces détachées et des pièces finies, fabriquées en excédent de la quantité requise pour les automobiles sorties. Une comparaison se trouve,

par suite, impossible. Toutefois, il est intéressant de noter les changements graduels dans certains établissements pour s'adapter aux conditions nouvelles.

Les changements dans le caractère de « toutes autres productions » indiquent l'abandon par certains établissements de la fabrication des véhicules à traction animale en faveur de l'automobile. Ce paragraphe pour 1905 fait voir jusqu'à quel point la fabrication des pièces détachées était supérieure à la fabrication des automobiles finies.

Le montant reçu pour les réparations s'augmente de \$ 73.824 en 1900 à \$ 851.053 au recensement de 1905.

Ces totaux représentent presque exclusivement du travail de réparations et font ressortir dans quelles mesures les fabriques sont appelées à faire cette série de travail sur des véhicules de leur propre fabrication.

Toutefois, ces sommes ne représentent pas le montant total des réparations faites, une grande partie ayant lieu dans les garages où les voitures sont remisées.

Au recensement de 1900, on ne mentionna que le nombre total et la valeur des automobiles sans tenir compte du genre de force motrice employée. Pour tous les États-Unis la quantité en était de 3.723 estimées à \$ 4.548.108 ou une estimation moyenne par

voiture de \$ 1.222. De tous les États, le Massachusetts en produisait le plus grand nombre, la valeur moyenne étant de \$ 669. Le Connecticut venait ensuite comme quantité, la valeur moyenne étant de \$ 2.114. L'Illinois venait en troisième, avec une valeur moyenne de \$ 720 et New-Jersey cinquième, avec une valeur moyenne de \$ 1.988.

D'après le recensement de 1905, 21.692 automobiles furent fabriquées, estimées à \$ 23.751.234 avec une valeur moyenne de \$ 1.095. Sur ce nombre 18.699 ou 86,2 % étaient à l'essence ; 1.425 ou 6,6 % à l'électricité et 1.568 ou 7,2 % à la vapeur.

Le Michigan occupait le premier rang pour la quantité fabriquée. Toutes les voitures marchaient à l'essence, sauf 1/10 % à l'électricité. Le prix moyen était de \$ 718. L'Ohio avançait du sixième rang en 1900 au second en 1905 avec une valeur moyenne de \$ 1.851 à ce dernier recensement. Dans la production de cet État 64,5 % étaient à l'essence ; 7,1 % à l'électricité et 28,4 % à la vapeur. Le Wisconsin tenait la troisième place avec 2.390 voitures dont 2 seulement électriques, le reste étant à l'essence. La valeur moyenne en était de \$ 7,77 due au fait qu'il en s'agissait presque entièrement que de « runabouts » (sorte de petite voiture pouvant passer partout). Le Massachusetts, en tête en 1900 pour la quantité produite, tombait à la quatrième place en 1905 avec 25,4 % à vapeur et le reste à l'essence. La valeur moyenne était

de \$ 868. New-York tombait de la quatrième à la cinquième place. Des 1608 voitures fabriquées dans l'année à laquelle s'applique le recensement, 82,1 % étaient à l'essence ; 17 % électriques et seulement 3/10 de 1 % à la vapeur. Toutefois en raison de la forte valeur moyenne des voitures, \$ 1.699, New-York se classait troisième comme valeur de production. Les cinq États ci-dessus indiqués tenant la tête comme quantité d'automobiles fabriquées en 1905 indiquaient un total de 18.496 véhicules ou 85,3 % de la totalité du pays avec une valeur de \$ 18.730.894 ou 78,9 % de la valeur totale de toutes les voitures fabriquées aux États-Unis.

Le tableau suivant (n° 4) montre les principales classes d'automobiles fabriquées avec leurs nombre et valeur et leur division par genre de force employée.

Tableau IV

Classe	TOTAL		ESSENCE		ÉLECTRIQUE		A VAPEUR	
	Nombre	Valeur	Nombre	Valeur	Nombre	Valeur	Nombre	Valeur
<i>Ensemble.....</i>	21.692	\$ 23.751.234	18.699	\$ 19.566.941	1.425	\$ 2.496.255	1.568	\$ 1.688.038
Voitures de tourisme.....	7.220	11.781.521	6.444	10.576.023	39	55.038	737	1.150.460
Runabouts.....	12.731	8.831.504	10.999	7.976.821	455	453.304	677	401.379
Stanhopes.....	520	614.104	206	298.550	209	255.217	105	60.337
Voitures de livraison lourdes.....	160	491.490	55	50.390	105	441.100	»	»
Voitures de livraison légères.....	251	455.457	140	215.897	109	235.560	2	4.000
Surrey.....	221	229.872	131	108.810	45	57.200	45	63.862
Victoria.....	66	77.740	»	»	66	77.740	»	»
Phaétons.....	49	69.450	48	68.250	1	1.200	»	»
Voitures de médecin.....	54	47.140	1	500	53	46.640	»	»
Voitures de gare.....	13	25.800	»	»	13	25.800	»	»
Autres modèles.....	1.007	1.127.156	675	271.700	330	847.456	2	8.000

Ce tableau ne comprend pas 729 runabouts d'une valeur de \$ 438.596 et 210 voitures de tourisme d'une valeur de \$ 204.934 voitures fabriquées comme travail accessoire par des établissements produisant autre chose. En outre 199 automobiles d'une valeur de \$ 235.675 faites dans les fabriques de voitures et chariots ne sont pas comprises dans ce tableau.

Par le tableau ci-dessus nous voyons donc que 12.131 ou 55,9 % du nombre total des automobiles fabriquées aux États-Unis étaient des runabouts ou voiturettes. Dans cette quantité 90,7 % étaient à l'essence, 3,7 % électriques et 5,6 % à la vapeur. Les voitures de tourisme, quoique en moins grande quantité, ont une valeur plus forte, valeur qui représente 33,3 % du nombre total des voitures sorties. Dans cette catégorie 89,3 % étaient à l'essence, 10,2 % à la vapeur et 5/10 de 1 % à l'électricité. Les « Stanhopes » venaient quatrième comme nombre donnant 39,6 % à l'essence, 40,2 % à l'électricité et 20,2 % à la vapeur. Les voitures de livraison légères et lourdes venaient ensuite avec 47,4 % à l'essence, 52,1 % électriques et 5/10 de 1 % à la vapeur. Comme on le voit, les voitures de livraison sont plutôt électriques. (Il est vrai qu'aux États-Unis l'électricité coûte beaucoup moins qu'en France.) Sous le titre « autres modèles » sont classés : les broughans, landaulets, omnibus, mail-coachs, buckboards, etc.

Le Michigan produisit 6.432 runabouts ayant une valeur moyenne de \$ 631. Ces voiturettes constituaient 70,5% du chiffre total des automobiles fabriquées aux États-Unis. Toutes, sauf 11, étaient à l'essence. Le Michigan venait aussi au premier rang pour les voitures de tourisme. Leur valeur moyenne était de \$ 938.

L'Ohio produisait 186 voiturettes évaluées au prix moyen de \$ 670 ; et 2.521 voitures de tourisme évaluées à \$ 1.971 chacune et 100 stanhopes électriques évaluées \$ 1.000. Cet État fabriquait 34,9 % du total des voitures de tourisme faites dans le pays. Le Michigan et l'Ohio sortaient ensemble 70,4 % de la totalité des voitures de cette catégorie fabriquées aux États-Unis.

Des 2.390 voitures fabriquées dans le Wisconsin 2.358 étaient des voiturettes d'une valeur moyenne de \$ 775. De celles fabriquées dans le Massachusetts il y avait 1.153 voiturettes évaluées à \$ 708 chacune; 361 voitures de tourisme évaluées à \$ 1.918 chacune; 105 « surreys » évalués chacune \$ 1.046 et 73 voitures de livraison légères évaluées \$ 2.255 chacune.

Le plus grand nombre de voitures faites dans l'État de New-York étaient des voiturettes ayant une valeur moyenne de \$ 1.075. Les voitures de tourisme étaient au nombre de 397 d'une valeur moyenne de \$ 2.509.

Le tableau V donne la valeur moyenne des diverses classes et catégories de voitures fabriquées.

Tableau V

	Toutes puissances	Essence	Electrique	Vapeur
	\$	\$	\$	\$
<i>Ensemble.....</i>	1.095	1.046	1.752	1.077
Voiture de tourisme.	1.632	1.641	1.411	1.561
Runabout.....	728	725	996	593
Stanhope.....	1.181	1.449	1.221	575
Voiture de livraison				
lourde	3.072	916	4.201	»
légère.....	1.815	1.542	2.161	2.000
Surrey.....	1.040	831	1.271	1.419
Victoria.....	1.178	»	1.178	»
Phaeton.....	1.417	1.422	1.200	»
Voiture de médecin..	873	500	880	»
Voiture de gare.....	1.215	»	1.215	»
Autres modèles.....	1.119	403	2.568	4.000

Un trait remarquable du tableau V est la variation des valeurs moyennes de la même catégorie de voitures suivant leurs différents genres de propulsion. Partout où la force est différente dans des véhicules de la même classe, l'évaluation est entièrement changée.

Les valeurs moyennes indiquées sont basées sur les prix à la fabrique et dans aucun cas ne représentent le prix moyen de vente à l'acheteur. Dans les cinq États principaux la valeur moyenne des voitures variait comme suit : Michigan : \$ 631 ; Ohio

\$ 670 ; Wisconsin \$ 775 ; Massachusetts \$ 708 ; et New-York \$ 1.075. La valeur moyenne des voitures de tourisme montrait de plus grandes différences encore : Michigan \$ 938 ; Ohio \$ 1.971 ; Massachusetts \$ 1.918 et New-York \$ 2.509.

Parmi les principaux États producteurs nous trouvons le Michigan qui a fait les progrès les plus rapides dans cette industrie de 1900 à 1905. Quant à l'État de New-York, il s'est maintenu presque constamment à la même place aux deux recensements de 1900 et de 1905.

Tableau VI

Cités	Nombre d'éta- blis- sements	Capital	DIRECTEURS SALARIÉS ET EMPLOYÉS DE BUREAU		SALARIÉS ET SALAIRES		Dépenses diverses	Coût du matériel employé	e ur des produits
			Nombre	Salaires	Nombre approxima- tif	Gages			
		\$		\$		\$	\$	\$	\$
<i>Total.....</i>	86	16,340,573	739	859,302	8,081	4,961,205	3,389,442	9,044,119	21,075,073
Buffalo, N.-Y.....	5	790,853	53	70,859	625	389,505	179,562	579,604	1,385,509
Chicago, Ill.....	7	376,886	15	26,180	145	99,433	61,591	103,740	324,710
Cleveland, Ohio....	7	2,653,837	127	175,749	1,505	868,399	589,262	1,880,108	4,256,979
Détroit, Mich.....	12	2,982,949	106	132,006	1,564	733,012	1,287,160	2,199,277	5,382,212
Indianapolis, Ind...	4	810,160	62	56,177	447	277,844	134,920	553,973	797,652
Kalamazoo, Mich...	3	96,471	9	7,828	48	28,019	10,874	29,564	72,959
New-York, N.-J....	6	1,357,064	54	63,086	430	418,581	242,339	672,080	1,486,452
Reading, Pen.....	3	367,694	19	11,968	164	91,428	49,948	132,617	269,464
Autres cités.....	39	6,904,659	294	315,449	3,153	2,054,984	863,786	2,893,156	7,399,136

Ce tableau représente la statistique des fabriques d'automobiles au recensement de 1905 dans les villes ayant en 1900 une population de plus de 20.000 âmes.

Sur le nombre total des fabriques aux États-Unis on voit que 86 ou 71,1 % étaient installées dans des villes de plus de 20.000 habitants et les capitaux qui y étaient consacrés représentaient 79,5 % du chiffre total du pays; le nombre d'employés appointés, etc. 77,5 %; les appointements payés 80,3 %; dépenses diverses 85,9 %; coût des matières employées : 77,6 % et la valeur de la production 79,1 %. Le capital moyen, le coût moyen des matières et la valeur moyenne de production pour les fabriques situées dans les villes comprises dans cette table étaient respectivement de \$ 190.007, \$ 105.164 et \$ 245.059 contre \$ 120.449. \$ 74.686 et \$ 159.143 pour toutes les fabriques situées dans des villes moins importantes, dans des bourgs ou des villages.

La prééminence qu'a le Michigan dans cette industrie est due dans une grande mesure aux fabriques situées à Détroit. Les capitaux engagés dans cette ville seule représentaient 14,5 % du total des États-Unis et la valeur de production 20,2 % du total. Le capital moyen engagé par fabrique à Détroit était de \$ 248.579 et la valeur moyenne de production de \$ 448.518 contre \$ 379.120 et \$ 608.140, moyennes par fabrique de Cleveland, deuxième ville comme

valeur de production. Ces deux villes réunies font ressortir plus du tiers de la valeur totale de la production pour le pays entier.

Il y a contraste entre l'agglomération de l'industrie dans les quatre principaux centres suivants : Détroit, Cleveland, Buffalo et New-York, et sa large dispersion entre les 34 villes comprises dans la rubrique : « toutes autres villes ». Ces fabriques dispersées étaient situées dans 13 États différents comme suit : 6 fabriques dans six villes différentes de l'État de Massachusetts ; 5 dans cinq villes de New-York, 5 dans trois villes de Californie ; 4 dans quatre villes de Connecticut ; 4 dans trois villes de Wisconsin ; 3 dans trois villes de New-Jersey ; 3 dans deux villes de l'Ohio ; 2 dans deux villes dans chacun des États de Michigan et de Pensylvanie ; 2 dans une ville de Rhode-Island et 1 dans chacun des États de Kansas, Minnesota et Missouri.

Tableau VII

Tableau comparatif de la puissance motrice.

	1905	1900
Nombre d'établissements ayant donné un rapport.	113	51
Total de force en chevaux.....	10,484	3,601
I. — Possédés en toute propriété.		
Machines à vapeur { nombre.....	53	33
{ force en chevaux.	5,565	2,610
Machine à essence de pétrole { nombre.....	59	13
{ force en chevaux.	1,149	130
Moteurs électriques { nombre.....	96	32
{ force en chevaux.	2,860	437
II. — Loués.		
Moteurs électriques { nombre.....	64	13
{ force en chevaux.	792	164
Autres genres en chevaux-vapèur.....	78	185

Un fait remarquable démontré par le tableau VII est l'augmentation sensible dans la force moyenne par chaque établissement de 1900 à 1905. Ces 113 fabriques indiquées en 1905 employaient une moyenne de 92,8 chevaux-vapeur par établissement, une augmentation de 22,2 chevaux-vapeur sur la moyenne de 1900. En plus de l'augmentation des chevaux-vapeur employés, il n'y avait pour ainsi dire aucune fabrique existant depuis trois ou quatre ans qui n'eût été agrandie.

B. — *Productions accessoires des établissements.*

Les statistiques précédentes s'appliquent entièrement aux établissements engagés principalement dans la fabrication des automobiles et par suite, ne comprennent pas les 47 établissements s'occupant principalement de la fabrication d'autres produits mais ayant, durant l'année 1905, fabriqué 1.138 automobiles évaluées à \$ 879.205. Ce montant a été compris dans le total de la production des différentes industries auxquelles lesdits établissements appartenaient. Dans 24 établissements classés sous la rubrique « voitures et chariots » il fut produit 199 automobiles évaluées \$ 235.675. Dans la branche « bicyclettes et bicycles » six établissements fabriquèrent 470 automobiles à \$ 314.554. De ces dernières 360 étaient des voiturettes et 110 des voitures de tourisme. Dans la branche « fonderies, métallurgie » 13 établissements sortirent 228 automobiles évaluées \$ 190.700, se décomposant en 192 voiturettes et 36 voitures de tourisme. Quatre établissements, deux classés comme « constructions navales », un comme « machines à coudre et accessoires », et un comme « matériaux pour voitures et wagons » produisaient 241 automobiles évaluées \$ 138.276. De ces dernières 177 étaient des voiturettes et 64 des voitures de tourisme.

Toutes ces automobiles avaient des moteurs à essence, à l'exception de celles fabriquées par les manufactures de « voitures et chariots » pour lesquelles le genre de combustible n'était pas mentionné.

C. — *Industries annexes.*

I. — *Châssis et pièces.* — En examinant les progrès de l'industrie on doit se rappeler que le travail complet de fabrication n'était pas exécuté entièrement à l'usine d'automobiles. Certaines pièces étaient fabriquées dans des établissements se faisant une spécialité des parties constitutives de l'automobile, telles que caisses, roues, moteurs, phares, etc. Si certains grands établissements fabriquent toutes les pièces eux-mêmes, les établissements de moindre importance et de beaucoup les plus nombreux ne le font pas et acquièrent plus ou moins de pièces usinées au dehors.

En fait il y a une forte tendance dans ce sens et ces établissements classés sous la rubrique « corps et parties d'automobiles », bien que n'entrant dans la statistique de l'industrie automobile que dans la limite de leur production, font réellement partie intégrante de cette industrie de l'automobile.

En 1900 il n'existait pas de classification séparée pour : « corps et parties d'automobiles », par suite la

statistique générale pour cette industrie s'applique seulement au recensement de 1905.

Le tableau VIII donne une statistique des automobiles ainsi que des pièces détachées.

Tableau VIII

	Total	Automobiles	Pièces détachées
Nombre d'établissements..	178	121	57
Capital.....	\$ 23,083,860	\$ 20,555,247	\$ 2,528,613
Directeurs et employés de bureaux salariés.....	1,181	954	227
Salaires.....	\$ 1,257,259	\$ 1,076,425	\$ 180,834
Chiffre moyen de salariés .	12,049	10,239	1,810
Total des salaires.....	\$ 7,158,958	\$ 6,178,950	\$ 980,008
Dépenses diverses.....	\$ 4,266,154	\$ 3,946,369	\$ 319,785
Coût du matériel employé..	\$ 13,151,365	\$ 11,658,138	\$ 1,493,227
Valeur de la production...	\$ 30,033,536	\$ 26,645,064	\$ 3,388,472

II. — *Articles de caoutchouc.* — Une autre industrie intervenant largement dans la fabrication des automobiles est celle de la manufacture d'articles de caoutchouc. La production principale de cette industrie est le pneumatique qui constitue un élément essentiel dans la construction d'une voiture automobile.

L'importance des « articles caoutchouc » comme industrie aux Etats-Unis ainsi que ses progrès depuis 1900 sont montrés par le tableau IX.

Tableau IX

	1905	1900
Nombre d'établissements.....	224	261
Capital engagé.....	\$ 46,297.537	\$ 39,302,353
Nombre moyen des salariés.....	21,184	20,404
Total des salaires	\$ 9,412,368	\$ 8,081,803
Dépenses diverses.....	\$ 6,516,272	\$ 2,805,200
Coût du matériel employé.....	\$ 38,912,226	\$ 33,482,314
Valeur de la production.....	\$ 62,995,909	\$ 52,621,830

Le tableau précédent nous montre que durant cette période de cinq ans il y a eu une augmentation de \$ 10.374.079 dans la valeur des produits de l'industrie du caoutchouc. Une grande partie de cet accroissement a été le résultat non seulement de la quantité énorme de caoutchouc employée dans l'équipement des automobiles mais aussi dans la fabrication d'articles divers rendus nécessaires par leur grand emploi. De l'accroissement total, \$ 8.633.499 proviennent du seul État d'Ohio ; c'est-à-dire 82,2 %. Certaines manufactures situées dans cet État ont doublé leur production entre 1900 et 1905, et cela est dû à la demande croissante des pneumatiques.

SECTION II

L'EXPANSION DE L'INDUSTRIE AMÉRICAINE

LES EXPORTATIONS

Les automobiles de fabrication américaine ont trouvé une faveur grandissante de plus en plus dans les pays étrangers. Les chiffres sont aussi la preuve que les fabricants américains sont pleinement convaincus de l'avantage d'étendre leur commerce hors du pays.

L'Europe a constitué le meilleur marché bien que son pourcentage d'acquisitions totales semble décroître. Pendant les années de 1902 à 1905 ce pourcentage a été respectivement de 83,9-70,7-53,8 et 57,6. En tous cas, la valeur des exportations dans cette importante partie du monde a presque doublé dans les trois années.

L'Amérique du Nord dont les achats ont passé de \$ 77.801 en 1901 à \$ 682.609 en 1905, presque huit fois plus élevés, vient en second rang comme débouché pour cette classe de manufacturés américains ; elle est suivie par l'Asie qui montre une progression de \$ 22.832 en 1902 à \$ 120.264 en 1905. Dans les trois années l'Océanie augmente ses acquisitions venant de \$ 23.797 à \$ 101.464 ou 326,4 %. L'Amérique du Sud de \$ 15.353 à \$ 81.368 ou 430 %.

et l'Afrique de \$ 12.637 à \$ 67.127 ou 431,2 %.

La plus grande exportation dans les pays européens a été de loin celle destinée au Royaume-Uni bien que durant les trois années il y ait eu une petite décroissance de \$ 64.153 ou 9,6 %.

Dans l'Amérique du Nord la plus forte exportation a eu lieu au Canada, les acquisitions faites montrant un gain de \$ 403.986. Dans l'Amérique du Sud les plus forts débouchés furent l'Argentine et le Pérou ; ensuite les possessions anglaises de l'Afrique du Sud.

Tableau X

Tableau des exportations des années 1906-1907-1908

	1906		1907		1908	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
		\$		\$		\$
Voitures automobiles.....	»	2.473.207	2.286	3.603.298	1.977	3.619.237
Pièces détachées.	»		»	501.439	»	488.831
Total des automobiles et pièces détachées.....	»	2.473.207	»	4.104.737	»	4.108.068

Tableau XI

*Valeur des exportations automobiles et pièces détachées de
1902 à 1905*

	1902	1903	1904	1905
	\$	\$	\$	\$
<i>Europe.....</i>	796.108	853.437	1.020.681	1.428.411
Autriche-Hongrie....	13.106	1.850	3.500	26.051
Belgique.....	7.797	3.670	22.971	38.220
Danemark.....	9.905	6.431	11.549	8.922
France.....	59.051	98.029	92.576	252.742
Allemagne.....	24.491	30.798	97.303	154.141
Grèce.....	»	»	»	520
Italie.....	2.200	8.200	10.567	159.396
Pays-Bas.....	5.285	10.164	11.909	14.690
Norvège.....	»	2.500	10.794	9.245
Portugal.....	»	12.904	1.904	3.784
Roumanie.....	»	»	240	4.973
Russie sur la Baltique et mer Blanche....	1.023	813	64.981	59.243
Russie sur la mer Noire.....	»	875	9.861	13.308
Espagne.....	»	1.506	17.820	15.184
Suède et Norvège...	1.697	»	»	»
Suède.....	»	1.226	9.625	54.640
Suisse.....	»	3.660	5.440	5.951
Angleterre.....	671.553	670.811	649.641	607.401

SECTION III

LA CONCURRENCE ÉTRANGÈRE, LES IMPORTATIONS

Avant le commencement de l'année budgétaire 1901 les importations d'automobiles n'étaient pas indiquées séparément dans les statistiques douanières. Elles le sont aujourd'hui et on constate une augmentation remarquable. Ce gain constant provient

en grande partie du fait que la majorité des automobiles importées sont de fortes voitures de tourisme avec moteurs à cylindres multiples, construction spéciale dans laquelle les fabricants étrangers ont gardé la prééminence. Au début les fabricants américains avaient dirigé tous leurs efforts presque exclusivement vers la fabrication de la voiture légère équipée avec des moteurs horizontaux et pour ce type ils avaient acquis une plus grande maîtrise que les fabricants étrangers. Le travail des Américains et des fabricants étrangers a été ainsi dirigé dans des voies différentes.

De 1901 à nos jours le nombre et la valeur des importations d'automobiles ont augmenté rapidement ainsi que la valeur moyenne par voiture. De \$ 1.658 en 1901 ce chiffre passe à \$ 3.517,77 en 1905, soit une augmentation de \$ 1.859,19 ou de 112,1 %.

Cette augmentation n'est pas causée par une majoration dans le prix des véhicules importés mais par suite d'un plus grand nombre de véhicules importés.

Tableau XII
Importations

ANNÉE	AUTOMOBILES	
	Nombre	Valeur
		\$
1901.....	26	43,126
1902.....	224	530,876
1903.....	317	963,998
1904.....	423	1,294,160
1905.....	653	2,297,104
1906.....	888	3,115,361
1907.....	1,008	3,505,388
1908.....	902	2,176,428

On remarquera qu'il y a diminution des importations en 1908 mais cela est dû à la crise qu'il y a eue aux États-Unis durant cette année 1908.

Tableau XIII
*comparatif des importations des principaux États
en 1906-1907-1908.*

Etats	1906		1907		1908	
	Quan- tité	Valeur	Quan- tité	Valeur	Quan- tité	Valeur
		\$		\$		\$
Angleterre.....	67	272,749	85	287,678	62	193,537
France,	654	2,258,719	724	2,571,573	697	1,555,618
Allemagne.....	70	288,228	52	219,932	28	112,714
Italie.....	72	222,407	122	350,441	94	250,317
Autres pays....	25	73,258	25	75,764	21	64,242

Comme on le voit, c'est la France qui tient le premier rang dans les importations d'automobiles aux États-Unis ; et pourtant ses voitures comme celles des autres pays sont frappées de droits de douane qu'on peut qualifier de formidables. En effet l'État Américain perçoit un droit de douane de 45 % *ad valorem* sur chaque voiture importée et un droit de 35 % sur les pneumatiques.

CHAPITRE II

L'automobilisme aux Etats-Unis au point de vue juridique et réglementaire

Les dangers et les abus de l'automobilisme ont amené nécessairement une réglementation de la circulation et de la vitesse et fait naître des problèmes nouveaux de responsabilité pénale et civile. La législation et la réglementation actuelles aux États-Unis sont loin d'être parfaites, sur bien des points elles n'existent pas ou sont manifestement incomplètes. Il est vrai que les routes de certains États étant plutôt des fondrières ou des marécages, bien hardi serait le chauffeur qui oserait s'y risquer : à quoi donc serviraient des règlements dans ces États ; leurs routes sont une sauvegarde contre les excès de vitesse ! Sur d'autres points où cette réglementation existe, elle se complique du fait de la coexistence des législations diverses des différents États et de l'esprit différent dans lequel cette législation est appliquée. Nous verrons dans un chapitre spécial les efforts que l'on fait actuellement pour aboutir à une législation fédérale unique que tout le monde désire, mais à laquelle

s'opposent des difficultés d'ordre économique et constitutionnel.

Quoi qu'il en soit, nous devons dans ce chapitre faire connaître l'état actuel de la législation américaine au point de vue réglementaire, pénal et civil, en ce qui concerne les automobiles. Nous commencerons par définir certains termes couramment employés par la pratique ou par les règlements ; nous préciserons ensuite les coutumes généralement suivies en l'absence de législation expresse ; nous essaierons enfin de présenter la synthèse de la législation écrite des différents États sur cette matière (1).

SECTION I

DÉFINITIONS ET PRINCIPES D'INTERPRÉTATION

Suivant un usage constant aux États-Unis, comme en Angleterre, la législation de l'automobile comporte, comme les autres législations, une série de définitions. C'est un usage excellent qui évite bien des difficultés d'interprétation ; nous nous y conformerons.

La loi américaine emploie continuellement le mot

1. En dehors des renseignements personnels que nous avons pu recueillir au cours de notre voyage aux États-Unis, nous nous sommes principalement inspiré pour ce chapitre d'un extrait du volume 27 de « L'Encyclopédie juridique » publiée en 1908 par le *The American Law book Company*.

« voiture à moteur » (*motor vehicle*) et par là elle entend toute voiture mue par une force quelconque autre que la force de l'homme ou des animaux. Mais ce terme « voiture à moteur » ne comprend pas les machines à traction, les cylindres et toutes les voitures à moteurs qui ne vont que sur rails ou sur voies spéciales.

Une automobile est, dans le sens ordinaire, une voiture à moteur mue généralement par la vapeur, l'électricité, ou l'essence et produisant sa force elle-même. Elle tombe sous l'appellation de voiture (*carriage*) ou véhicule (*vehicle*).

En outre, malgré que ces voitures soient quelquefois plus dangereuses que les voitures ordinaires, la législation américaine ne les range pas dans la même catégorie que les locomotives, la poudre à canon, la dynamite et autres machines dangereuses et la loi applicable à ces engins ne peut l'être pour les automobiles.

SECTION II

LA COUTUME

En l'absence de règlements écrits sur la matière, la coutume aux États-Unis a servi à dégager un ensemble de règles qui s'appliquent généralement à la réglementation de la circulation et de la vitesse des automobiles. En principe l'usage d'une voiture à

moteur, c'est-à-dire d'une automobile comme moyen de transport, n'est pas par lui-même illicite, il suffit de s'en servir en respectant le droit d'autrui. Les automobiles sont soumises aux mêmes règles que les autres véhicules (1), les voies publiques étant ouvertes à tous et leur usage s'étendant de plein droit à tout nouveau mode de locomotion. Le fait que les automobiles ont une tendance à effrayer les chevaux qui n'y sont pas accoutumés, n'est pas une raison suffisante pour restreindre leur usage sur les voies publiques. Bien que l'usage de ces voitures soit permis sur les voies publiques, cependant si une voiture, par suite de sa construction ou de sa conduite, était susceptible de causer des désagréments, il serait interdit de s'en servir.

Les autorités n'ont pas encore déterminé les droits des automobiles sur les routes à péage. Il a été reconnu qu'elles n'y ont pas droit sans le paiement du péage. Mais si le texte du privilège mentionne que telle ou telle voiture n'a pas le droit de passer sur cette route, l'automobiliste sera obligé de s'y conformer. A défaut de texte l'automobile aura les mêmes droits que les autres véhicules.

En général toute personne faisant usage des voies publiques a des devoirs à remplir vis-à-vis des autres personnes, et elle ne peut exercer son droit que tant

1. V. *infra* le jugement rendu dans l'affaire Simeone c. Lindsay.

que la sûreté des autres n'est pas atteinte. De même elle a le droit de s'assurer que chaque autre personne observe ses devoirs et les lois lorsqu'elle se sert de la route.

Tout chauffeur a les mêmes devoirs que les conducteurs des autres voitures; il doit donc apporter le plus grand soin pour éviter le danger et ne causer ainsi aucun dommage à autrui.

Quand deux voitures viennent en sens opposé elles doivent se croiser, chacune en maintenant leur droite; si une automobile veut dépasser une autre voiture, elle doit la dépasser en passant à gauche.

Un piéton (1) a les mêmes droits d'usage des voies

1. Les principes ci-dessus ont été fort bien dégagés dans l'affaire Simeone contre Lindsay, *Tribunal supérieur de Delaware, New-Castle*, 27 février 1907.

Cette affaire fut engagée par Alberto Simeone, le plaignant, contre Joseph Horace Lindsay, le défendeur, afin d'obtenir des dommages et intérêts pour des blessures provenant du fait d'avoir été frappé, renversé et roulé par une automobile conduite et dirigée par le défendeur le 8 octobre 1905 sur la route de Kennett près de la ville du même nom. Le plaignant prétendit qu'il marchait avec quelques compagnons sur la dite route lorsque l'automobile dirigée par Lindsay dans la même direction mais à une très vive allure, sans donner aucun signal d'avertissement de son approche, le heurta et lui passa dessus en lui cassant une jambe. D'après lui, la cause de cet accident était due à la conduite inattentive et téméraire du chauffeur.

Le défendeur soutint qu'il n'était pas condamnable et ce pour deux raisons:

1° Parce qu'il ne dirigeait pas, ni ne contrôlait, ni n'avait rien à

publiques que les voitures de quelque sorte qu'elles soient et le chauffeur doit faire attention de ne pas lui nuire. D'un autre côté le piéton doit prendre

faire avec l'automobile au moment de l'accident survenu à Simeone;

2° Parce que le dit accident ne fut pas causé par une négligence de la part de la personne conduisant l'auto ; mais au contraire le conducteur employa tout le soin nécessaire et raisonnable pour éviter l'accident. Ce fut le plaignant qui se plaça devant l'automobile et à un moment où il était trop tard pour le conducteur d'arrêter sa voiture ou d'en changer la direction.

« Le défendeur, dit le magistrat au jury de l'affaire, nous a prié de vous conseiller de lui accorder un verdict favorable dans ce procès. A cela nous nous refusons parce que nous sommes d'avis que c'est un cas qui doit être soumis au jury et solutionné par lui d'après les dépositions et d'après la loi que nous allons vous faire connaître... Il est admis que la route « Kennett turnpike » sur laquelle l'accident se produisit est une route publique... Le présent Tribunal a déclaré antérieurement qu'une route publique était ouverte dans toute sa longueur et sa largeur à l'usage raisonnable du public à pied et en voiture. Le propriétaire d'une automobile a les mêmes droits que les propriétaires d'autres véhicules à l'usage de la route et comme eux il doit exercer un soin et une prudence raisonnables pour la sûreté d'autrui. Un piéton a les mêmes droits à l'usage de la route publique qu'une automobile ou un autre véhicule. Dans l'usage des dites routes toutes les personnes sont requises d'exercer un soin raisonnable pour prévenir des accidents. Le dit soin doit être proportionné au danger de chaque cas. Lorsque quelqu'un entreprend de dépasser sur la route une autre personne allant dans la même direction, il doit faire attention de ne blesser personne et il est responsable de toutes les conséquences pouvant résulter d'une négligence ou de son imprudence. Il est du devoir d'une personne dirigeant une automobile ou tout autre véhicule d'être prudente dans leur maniement, de les faire aller à une vitesse modérée et suivant les circonstances de diminuer la vi-

toutes les mesures désirables pour éviter un accident et faire attention en proportion du danger qu'il peut courir sur la voie publique.

tesse ou d'arrêter si nécessaire, si un danger est imminent et pourrait, par l'emploi d'une attention raisonnable, être vu ou connu à temps pour éviter un accident. Le même devoir incombe à la personne voyageant à pied. La personne ayant la conduite d'une automobile et le piéton sont requis tous deux d'employer un soin raisonnable, la circonspection, la prudence et la sagesse que les diverses circonstances peuvent réclamer ; un redoublement d'attention étant requis lorsqu'il y a un surcroît de danger. Tous deux sont tenus d'employer toutes leurs facultés pour prévenir tout accident et d'exercer toute la précaution raisonnable que toute personne ordinairement précautionneuse et prudente exercerait dans des circonstances semblables. Plus le danger provenant du caractère du véhicule ou de la machine est grand, plus la possibilité de causer un accident à autrui est grande, plus le degré de soin et d'attention requis dans son usage doit être grand. Et quiconque voyage à pied sur une route publique est requis d'user d'un soin raisonnable pour éviter toute collision avec un véhicule et s'il voit le véhicule avant d'être touché, et qu'il eût pu l'éviter, il est de son devoir de le faire.

« Si le défendeur au moment de l'accident dirigeait l'automobile à une vitesse si grande qu'il n'en avait plus le contrôle, la dite vitesse était déraisonnable et le défendeur était négligent. Si la négligence du plaignant contribua à l'accident ou en fut une des causes au moment où il fut blessé, il ne pourra recouvrer des dommages et intérêts malgré que le défendeur soit aussi coupable d'imprudence, parce que dans ce cas le plaignant serait coupable lui aussi de négligence contributive. Toutefois le dit plaignant aurait droit d'obtenir des dommages et intérêts bien qu'il y eût de la négligence de sa part si l'accident était le résultat immédiat de la négligence du défendeur seul ; en d'autres termes si, malgré quelque négligence précédente du plaignant, le défendeur aurait pu éviter l'accident par l'usage d'une atten-

C'est un devoir pour le conducteur de faire grande attention à ce qui se passe devant lui à cause des piétons et des autres véhicules, et à la première apparence de danger, de prendre toutes ses dispositions pour l'éviter. Il n'y a pas lieu pour lui de surveiller les véhicules qui pourraient le dépasser, à

tion raisonnable et ordinaire. Une personne ne sera pas tenue pour coupable de négligence contributive, qui dans un effort pour éviter un danger immédiat, sous l'exigence du moment, soudainement et sans avoir le temps ou la latitude de la réflexion, se jette au-devant d'autres périls sans sa faute et particulièrement si le défendeur a placé la personne dans la dite position ; néanmoins si elle se place dans un danger, qu'une attention convenable lui aurait permis d'éviter, et est par suite blessée, elle sera aussi coupable de négligence.

« Et un accident survenu sans négligence du défendeur ne permet pas de poursuivre ce dernier et si le jury le pense ainsi, il serait déclaré accident inévitable, et le plaignant ne pourrait recouvrer de dommages et intérêts.

« Lorsque les témoignages sont contradictoires, le jury doit s'efforcer de les concilier, de façon à faire un ensemble harmonieux. Si cela ne peut se faire, alors il est du devoir du jury d'estimer et de peser en sa conscience la valeur des témoignages des deux parties et de rendre le verdict en faveur de la partie produisant le témoignage le plus probant et le plus digne de crédit. En estimant cette valeur le jury devra prendre en considération les moyens d'information des témoins relatifs aux faits dont ils parlent, leur intelligence, véracité et bonne foi apparentes et tous les autres faits ou circonstances montrés par les dépositions faites par lesdits témoins et qui établiraient le fond que l'on peut accorder à leurs dépositions. Lorsque dans une affaire des dépositions sont faites par une des parties au procès, dépositions contraires à ses intérêts, elles auront droit à une considération particulière ; lorsque trouvées exactes par le jury en raison du

moins qu'il n'ait l'occasion de s'arrêter soudainement ou de diminuer sa vitesse.

En l'absence de loi ou ordonnance, la vitesse doit être assez raisonnable pour que le conducteur soit toujours maître de sa machine afin qu'il n'y ait pas

principe, d'après la loi, que personne n'est présumé faire des admissions contraires à ses intérêts; en conséquence les dites dépositions ne doivent avoir pour le jury que la valeur que leur donne leur caractère particulier.

« Pour que le plaignant puisse obtenir quelques dommages et intérêts dans la présente affaire, il faut qu'il démontre que la négligence qui occasionna l'accident, s'il y a eu négligence, fût de la faute du défendeur. La preuve à faire de la dite négligence incombe au plaignant et le défendeur n'est responsable seulement que de la négligence qui constitue la cause prochaine et immédiate de l'accident. Pour que le plaignant puisse obtenir des dommages et intérêts, vous devez être persuadés que ses blessures furent causées par la mauvaise direction, ou la vitesse imprudente de l'automobile, en un mot par sa conduite négligente. Si au moment de l'accident, l'automobile était entièrement dirigée et contrôlée par quelque autre personne que le défendeur, le plaignant ne pourrait obtenir de dommages et intérêts. Il n'est pas toutefois nécessaire que le défendeur ait été le propriétaire de l'automobile, si vous croyez qu'il avait, au moment de l'accident, le contrôle de la voiture, de façon à être en mesure d'en gouverner le mouvement et la direction, toute négligence dans le maniement de la voiture serait de la négligence du défendeur.

« Maintenant, messieurs, si vous pensez d'après le poids des témoignages dans la présente affaire que le défendeur au moment de l'accident dirigeait l'automobile qui causa les blessures au plaignant, c'est-à-dire que l'automobile était sous sa direction ou contrôle; et si vous estimez également que les blessures faites au plaignant furent causées par la marche et la négligence de la voiture et que le plaignant

de dangers pour les autres suivant les lieux et circonstances.

Aux tournants et croisements de routes le chauffeur doit ralentir sa voiture, de manière à pouvoir l'arrêter immédiatement s'il est nécessaire.

Dans les villes il devra aller moins vite que sur les routes en pleine campagne.

En vertu d'une autorisation spéciale on peut faire

lui-même était exempt de toute imprudence ayant contribué à l'accident, votre verdict doit être rendu en faveur du plaignant. Si au contraire, vous n'êtes pas convaincu, d'après les dépositions, que le défendeur, au moment de l'accident, conduisait ou avait le maniement de l'automobile et en avait la direction et le contrôle; ou si vous n'êtes pas convaincu que les blessures du plaignant furent causées par la conduite et le maniement négligent de la voiture, votre verdict doit être en faveur du défendeur. Nous vous disons de plus que si vous pensez qu'il y eût quelque imprudence du plaignant au moment de l'accident qui contribua aux blessures qu'il reçut, votre verdict doit être en faveur du défendeur; ou si vous pensez que les blessures du plaignant furent le résultat d'un accident fortuit, qui n'aurait pu être évité par l'exercice d'un soin raisonnable de la part du défendeur, votre verdict devrait être en faveur du défendeur.

« Si votre verdict est en faveur du plaignant, il devra fixer telle somme qui l'indemniserait raisonnablement pour les blessures qu'il a reçues et comprendra sa perte de temps et de salaire, ses douleurs et souffrances dans le passé, et celles qui pourraient lui survenir par suite de l'accident; et aussi pour toute infirmité permanente résultant de l'accident. »

Le jury rendit un verdict en faveur du plaignant lui accordant 100 dollars de dommages et intérêts.

des courses sur la voie publique, mais toutes les personnes qui y participent sont responsables des dommages et accidents causés à une tierce personne se trouvant légalement sur la voie publique. Mais quant aux personnes volontairement présentes dans le but exprès d'être témoins d'une course de vitesse elles ne pourront réclamer que si elles prouvent qu'il y a négligence de la part des participants à la course.

La nuit, les automobiles doivent être munies de lanternes pour permettre aux autres personnes ou véhicules se trouvant sur la voie publique de reconnaître leur présence.

Une automobile doit posséder ce qu'il faut pour prévenir autrui de son approche, c'est-à-dire avoir un signal convenable, et ne pas en faire usage quand on s'aperçoit que la personne ou le véhicule ont connaissance de votre présence.

Une personne abandonnant temporairement sa voiture, après l'avoir mise en état d'arrêt complet, ne peut être rendue responsable si du fait d'une tierce personne la voiture est mise en marche et cause des dommages (1), les dommages n'étant pas le résultat immédiat du véhicule resté seul.

1. C'est ce qui a été jugé dans l'affaire Louis Berman et autres contre Carl Shultz (Cour suprême, session d'appel).

Une action en dommages et intérêts fut intentée par les plaignants pour blessures et dommages causés à leur cheval et voiture par suite

Les propriétaires de voiture automobile sont souvent accusés de leur tendance à effrayer les chevaux. Le conducteur doit donc prendre beaucoup de soin pour éviter d'effrayer les chevaux et pour prévenir

de la prétendue négligence du défendeur (Carl Shultz). Les plaignants avaient obtenu un jugement leur accordant 100 dollars comme dommages-intérêts et frais, dans les circonstances de fait suivantes :

Au moment de l'accident, le cheval et la voiture des plaignants stationnaient sans garde au coin Sud-Est de la 98^e rue et de la 3^e avenue. Le défendeur était le propriétaire d'une voiture de livraison automobile électrique. Cette voiture était employée pour le transport et la livraison d'eaux minérales et de Seltz pour les clients du défendeur. Le conducteur de la voiture la laissa au n° 114 Est 98 Str. pendant qu'il entra dans la maison pour livrer de l'eau minérale à un client. Lorsqu'il en sortit, il vit sa voiture dans Lexington avenue, roulant rapidement dans une direction Est vers la 3^e avenue. Avant qu'il ne la rattrapât, elle entra en collision avec le cheval et la voiture des plaignants, leur causant de sérieuses avaries. Le défendeur prouva que l'automobile était une des meilleures sur le marché et en état parfait à ce moment-là. Le conducteur était un homme expérimenté et un chauffeur compétent, connaissant à fond le maniement d'une automobile électrique. Avant de quitter la voiture, il arrêta le courant et serra le frein, de façon à ce qu'elle ne pût se mettre en marche d'elle-même. Deux témoins désintéressés affirmèrent que pendant que la voiture était à l'arrêt et son conducteur dans la maison, deux garçons ayant d'apparence 10 ans furent vus regardant autour de la voiture et que tout à coup l'un d'eux toucha la voiture et tira le levier de départ. Aussitôt la voiture commença à rouler augmentant sa vitesse à mesure qu'elle avançait. Ce témoignage resta non contredit et les renseignements fournis par ces témoins quant à l'endroit où ils se trouvaient et aux circonstances relatives à l'accident ne pouvaient permettre de douter de leur déposition. Il a été fréquemment admis que lorsque la cause immédiate d'avaries, dont plainte est faite, pro-

des accidents quand les chevaux sont effrayés ; et le fait que le conducteur d'un attelage effrayé par une automobile ne fait pas signe d'arrêter le rend nécessairement coupable de négligence contributive.

On doit apporter un grand soin dans le mouvement et la vitesse de la voiture et de plus s'arranger pour qu'elle ne fasse pas un bruit inusité.

Quand un conducteur voit (ou tout au moins devrait voir en faisant attention) qu'un cheval est effrayé, il doit tout faire pour éviter un accident, s'arrêter et ne repartir que lorsqu'il voit que le cheval n'est pas de nouveau effrayé et qu'il n'y a plus risque d'accident.

SECTION III

LA LÉGISLATION ÉCRITE

Rèlements statutaires

A. — *Notions générales.* — Depuis l'extension de l'automobilisme, la plupart des États de l'Union ont

vient d'un acte d'intervention d'une tierce partie, le défendeur n'est pas tenu responsable.

Aussi la Cour déclara-t-elle le défendeur non responsable et infirma le jugement.

Cette décision importante montre que la jurisprudence américaine n'admet point, en cette matière, comme notre Code (art. 1384 C. civ.) la responsabilité du propriétaire du fait des choses inanimées.

établi des règlements sur l'usage de ces véhicules. Ces statuts présentent en général une certaine analogie; toutefois des différences de détail les séparent et nous les grouperons plus loin dans un tableau synthétique.

Il est du devoir des tribunaux d'interpréter les statuts concernant les automobiles comme les autres statuts, et de soutenir leur validité s'il est possible de le faire, et en outre de donner un juste effet à leurs stipulations, de manière à rendre effectif le but du corps législatif.

Les statuts et règlements régissant les autres véhicules régissent aussi en général les automobiles, bien que ces statuts ou règlements aient été faits avant que l'usage de ces dernières ne soit devenu général; sauf certaines exceptions, ainsi par exemple: une loi autorisant une compagnie à exiger des voitures un péage pour le passage d'un pont n'a pas été considérée comme loi s'appliquant aux automobiles.

Le seul règlement fédéral concernant les automobiles qui ait été jusqu'à présent devant les cours est celui qui traite la question du transport des automobiles sur les steamers de passagers. Ce règlement consiste dans un amendement « aux lois revisées », lois ayant trait au transport des liquides combustibles, ou explosifs sur les steamers de passagers. Par cet amendement les automobiles se servant de tels

liquides comme force motrice avaient l'autorisation d'être embarquées sur les steamers à voyageurs pourvu que tous leurs feux fussent éteints avant d'entrer sur le vaisseau et qu'ils ne fussent pas rallumés avant leur départ dudit vaisseau. L'autorité du gouvernement fédéral pour faire de tels règlements rentre dans la compétence du ministère de la Marine de la constitution fédérale.

Le droit de pouvoir faire des ordonnances ayant trait à l'usage des voitures automobiles dans la limite d'une municipalité doit être accordé en termes exprès par la loi, à moins que ces pouvoirs ne soient déjà accordés à cette municipalité.

Il a été jugé que le droit de faire de tels règlements est contenu dans la faculté qu'ont les municipalités de contrôler et de réglementer les rues et chemins, et cela malgré que le législateur ait voté une loi générale ayant trait au même sujet : dans ce cas l'ordonnance et la loi doivent être obéies. Cependant les règlements locaux ayant rapport à l'usage ou à la mise en marche des automobiles sont quelquefois interdits par les lois générales traitant ce sujet, ou leur pouvoir limité (1).

1. Ainsi jugé dans l'affaire : ville de Bellingham contre Cissna (Cour suprême de Washington, 14 nov. 1903). Voici l'exposé au jury de cette affaire : « En août 1904, la ville de Bellingham promulgua l'ordonnance n° 50 dont l'article 2 défendait à toute personne conduisant une automobile ou se trouvant dedans d'aller à une vitesse supérieure

Les règles générales concernant la rédaction des ordonnances sont également applicables aux ordonnances concernant les automobiles.

à 6 milles à l'heure. Le 5 mai 1906 une plainte fut portée devant H.-B. Williams, juge de police de Bellingham, contre le défendeur, Ray Cissna, lui reprochant d'avoir, le 4 mai 1906, conduit et monté une automobile dans Holly Street de la ville de Bellingham à une vitesse supérieure à 6 milles à l'heure. Devant le juge de police et également après appel devant la Cour supérieure, le défendeur fut reconnu coupable et condamné à l'amende. Appel est interjeté du jugement final de la Cour suprême devant la présente juridiction.

« Ayant été mis en accusation, l'appelant s'opposa à la plainte se basant sur :

« 1° Que la Cour n'avait aucune juridiction sur la personne de l'appelant ou le sujet matière de l'affaire ;

« 2° Que le répondant n'avait pas la qualité légale pour entamer l'affaire ;

« 3° Que la plainte n'établissait pas des faits suffisants pour constituer un délit, offense ou cause à poursuite.

« Cette opposition, qui fut rejetée par le juge de police, fut ensuite mise en avant devant la Cour suprême et encore rejetée. L'appelant déclare erronée la sentence rejetant l'opposition et combat pour connaître la validité dudit article 2 de l'ordonnance n° 50 qui réglemente la vitesse des automobiles. Il prétend que la délégation de pouvoir d'après laquelle l'ordonnance de la ville fut originellement passée, a été, en ce qui concerne tout au moins les automobiles pour usage privé, rapportée par le chapitre 154, page 293, lois de 1905, lequel acte, prétend-il, établit la police de l'État en matière de règlements des dits véhicules. L'appelant prétend de plus que l'article 12 de l'acte de 1905 enlève à la ville tout pouvoir pour promulguer ou mettre en vigueur une ordonnance exigeant du propriétaire d'une automobile l'obtention d'une licence pour l'usage des rues, ou excluant de l'usage des rues toute automobile dont le propriétaire se serait conformé aux stipulations

Partout où le pouvoir de faire de tels règlements est accordé, il ne permet de faire que des règlements raisonnables dans leurs termes. Quand une loi est

dudit acte. Il n'y a aucune contestation que l'appelant était le propriétaire de l'automobile en question; qu'il la gardait pour son usage personnel; qu'il possédait un certificat du secrétaire d'État d'après l'acte de 1905 et qu'il montait ou conduisait son automobile dans Holly Street à une vitesse supérieure à 6 milles à l'heure. Si l'article 2 de l'ordonnance n° 50 est valable, alors l'appelant fut, avec justice, condamné. Autrement il devrait être acquitté.

« Le chapitre 154, page 293, lois de la session de 1905, stipule que le propriétaire d'une automobile devra fournir un certificat descriptif y relatif au secrétariat d'État et se faire délivrer un certificat numéroté pour lequel il paie un certain droit. Par l'article 10 il est stipulé que tout conducteur ayant en charge une automobile ne la conduira ou ne la fera manœuvrer dans la partie dense ou le quartier d'affaires de n'importe quelle ville ou bourgade à une vitesse supérieure à 1 mille en cinq minutes, ni à un croisement ou passage à l'intérieur d'une ville à une vitesse supérieure à 1 mille en quinze minutes, lorsqu'il s'y trouve quelque personne.

« Par l'article 12 il est stipulé que : « Les cités, bourgs, villes et « comtés n'auront aucun pouvoir pour passer, promulguer ou main- « tenir toute ordonnance, décret ou règlement exigeant de tout pro- « priétaire ou conducteur de quelque automobile ou véhicule à moteur, « une licence ou permis d'employer les voies publiques, routes, parcs « ou routes de parcs, rues ou avenues, ou exceptant ou interdisant « à toute automobile ou véhicule à moteur dont le propriétaire s'est « conformé aux articles 2, 4 et 5 de cet acte, le libre usage des dites « voies publiques, routes, parcs ou routes de parcs, rues ou avenues « et toutes les ordonnances, règles ou arrêtés et règlements actuel- « lement en vigueur sont, par les présentes, déclarés sans validité et « sans effet, pourvu que rien dans le dit acte ne soit interprété « comme limitant le pouvoir des autorités locales de faire promul-

votée réglementant la vitesse, elle n'abroge pas les arrêtés pris par les municipalités soit pour la traversée de la commune, soit pour la traversée des parcs;

« guer et maintenir des ordonnances, règles ou règlements venant en « addition aux prescriptions de cet acte, se rapportant aux automobiles « ou véhicules à moteur qui sont offerts en location au public. »

« La contestation de l'appelant est basée sur ce que l'article 12 donnant le libre usage des routes, voies publiques, parcs, etc., aux propriétaires d'automobiles, le conseil municipal d'une ville est, par suite, non fondé à prendre un arrêté de réglementation de vitesse du genre de celui en question. Nous n'interprétons pas ce texte comme il semble avoir été compris par l'appelant. Nous comprenons que le mot « free » (libre) doit être employé dans le but d'interdire à une ville le droit de percevoir une taxe de licence supplémentaire ou taxe des propriétaires d'automobiles à usage privé, ni de faire du paiement de la dite taxe une condition préalable à la jouissance des rues de cette ville. Nous comprenons que le paiement de la taxe du certificat au secrétariat d'État donne au propriétaire de l'automobile à usage privé le droit à la jouissance libre de toutes les rues et routes comprises dans les limites ou hors des limites de toute municipalité.

« Bien que l'article 10 limite la vitesse des automobiles à 1 mille en cinq minutes dans les parties denses ou les quartiers d'affaires d'une ville, l'article 11 stipule que : « Toute personne conduisant une automobile ou en charge d'automobile ou véhicule à moteur sur une grande « route, voie de ville, rue publique, avenue, promenade, chaussée, parc « ou voies de parc, ne pourra conduire ledit véhicule à une vitesse plus « grande qu'il ne soit raisonnable et convenable en tenant compte du « trafic et de l'usage des dites voies par les tiers, ou de façon telle « qu'il y aurait danger pour la vie ou pour les membres des tiers et « faire de la course avec un tel véhicule dans les dites voies ou parcs « est, par le présent, formellement interdit. »

« Cet article fut, sans nul doute, inséré dans l'acte en question dans le but de forcer les conducteurs d'automobiles à réduire la vitesse

à moins, bien entendu, qu'une intention absolument opposée ne ressorte de cet acte législatif.

Cette étude des différentes questions concernant l'automobilisme peut être ramenée sur deux terrains

quand cela est nécessaire, même à moins de 12 milles par heure et, en le promulguant, le pouvoir législatif avait en vue, sans nul doute, la sécurité du public dans les rues et sur les routes qui sont plus ou moins encombrées suivant la fréquence de leur usage et la densité de la population. Par l'article 739 du *Bøllinger's Ann. Codes and St.*, pouvoir a été donné à la ville de Bellingham de régler et de contrôler l'usage de ses rues, et ce pouvoir existe toujours dans toute sa force, tel qu'il fut donné à cette époque, à moins qu'il ait été limité par l'acte de 1905.

« Comme l'article 11 paraît considérer qu'il peut quelquefois devenir nécessaire d'exiger une vitesse moindre de 12 milles à l'heure, nous n'arrivons pas à comprendre pourquoi la municipalité de la ville de Bellingham ne serait plus en droit, d'après l'article 739 de *Bøllinger's*, précité, de décréter et de mettre en vigueur une ordonnance pour le règlement raisonnable d'une pareille vitesse bien que fixée à moins de 12 milles par heure. Nous pensons que le but évident de l'acte de 1905 fut d'établir un système uniforme pour la réglementation des automobiles et un certificat ou droit de licence unique pour l'État. Autrement le propriétaire d'une automobile à usage privé pourrait être dans l'obligation de payer un droit de licence dans chaque ville de l'État à travers laquelle il serait appelé à voyager dans son automobile. Nous ne comprenons pas que les mots : « usage libre de ladite route publique, etc. » employés dans l'article 12 donnent un droit absolu au propriétaire d'une automobile de parcourir les rues de n'importe quelle ville à la vitesse qui lui plaît, pourvu qu'il ne dépasse pas 12 milles par heure, ou que, en raison du dit décret, les autorités municipales ne puissent, par ordonnance, l'en empêcher.

« Il pourrait sembler, après un examen casuistique de l'acte de 1905, que, d'après la clause additionnelle contenue dans l'article 12, l'État

principaux : le terrain administratif ou réglementaire, et le terrain juridique ou des effets de cette réglementation dans le droit pénal et civil et dans la procédure.

se soit réservé le droit exclusif de réglementer la vitesse de toutes les automobiles à usage privé seulement, tandis qu'il permettait aux autorités locales de réglementer la vitesse de celles qui sont offertes en location au public ; mais le résultat immédiat d'une telle interprétation serait d'admettre que, malgré qu'un citoyen conduisant une automobile à usage privé exclusif ne serait pas soumis au contrôle municipal en matière de vitesse, un autre citoyen serait soumis audit contrôle s'il avait à conduire une automobile offerte au public en location. Une ordonnance réglementant la vitesse dans un cas et pas dans l'autre serait de la législation rudimentaire et sans valeur et un arrêté autorisant une pareille législation serait également nul.

« Il est de notre devoir d'interpréter la loi de façon à soutenir sa validité si nous pouvons, avec possibilité, le faire. Notre opinion est que la clause additionnelle ne vise pas les ordonnances, règlements ou réglementations relatifs aux automobiles offertes en location au public. Les dites automobiles sont, à différents égards, assimilées en leurs usage et but, aux autres véhicules destinés à la location. Le législateur avait l'intention, évidemment, que ces véhicules pussent être soumis aux mêmes règles et règlements par les autorités locales aussi loin que cela serait pratique. Il est d'usage dans les municipalités, de réglementer les tarifs pour les fiacres, voitures ou autres véhicules offerts au public en location et de désigner les remplacements qu'ils peuvent occuper sur les voies publiques. Nous pensons que des réglementations telles que celles-là et autres qui pourraient être mentionnées sont visées dans la clause additionnelle de l'article 12. L'ordonnance en question ne fut pas annulée par l'acte de 1905. Cet acte interdit simplement la promulgation de toute ordonnance exigeant une licence ou permis d'usage des rues publiques. L'ordonnance en question ne fait aucune stipulation pour aucune licence ou

§ 1. — Réglementation administrative de
l'automobilisme.

Elle peut être groupée autour de deux chefs principaux : le premier concernant celles qui touchent à la fabrication et à la mise dans le commerce de l'automobile ; le second relatif à la circulation et à la vitesse des automobiles.

A. — *Réglementation relative à la mise dans le commerce des automobiles.*

La première des formalités qui frappe l'automobile au lendemain du jour où elle est parfaite et prête à être livrée au commerce, c'est l'enregistrement qui va l'individualiser.

Cet enregistrement qui donne à chaque voiture un numéro est une chose nécessaire pour assurer l'ob-

permis de ce genre, ni n'exclut pas non plus l'appelant de la libre jouissance des rues de la ville de Bellingham. Ceci étant reconnu comme véritable, nous n'arrivons pas à comprendre comment cette ordonnance peut entrer en conflit avec l'acte sur lequel l'appelant s'appuie. S'il avait été dans l'intention du législateur de stipuler qu'aucune ordonnance municipale réglementant la vitesse des automobiles ne serait autorisée, il aurait pu l'indiquer. Ne l'ayant pas fait, nous pensons que l'interprétation pour laquelle combat l'appelant ne peut être acceptée. »

Le jugement fut confirmé.

servation des devoirs des automobilistes sur les voies publiques et permettre leur identification en cas d'inobservation des dits devoirs. La plupart des statuts requièrent, comme condition à la mise en service d'une voiture sur les voies publiques de l'État, l'enregistrement par le propriétaire de la voiture en présence de l'officier de l'État ou de l'official qui perçoit un droit pour cet enregistrement. On remet au demandeur un cachet ou certificat ainsi qu'un numéro pour la voiture, numéro qui doit être placé d'une manière visible sur la voiture.

La grandeur des numéros et le genre des chiffres sont aussi prévus. Il y a quelquefois des exceptions en faveur des non résidents qui ont dûment enregistré leur machine dans l'État de leur domicile. Mais dans certains États, comme en Pensylvanie par exemple, l'automobiliste n'a pas le droit de laisser sur sa voiture les numéros délivrés par l'officier de l'État de la résidence du propriétaire.

Les stipulations relatives à l'enregistrement des voitures à moteur sont dans la plupart des États quelque peu relâchées en faveur des manufacturiers et des vendeurs. Quelques États les dispensent complètement d'un tel enregistrement, du moins dans le cas où ces voitures ne sortent pas sur la voie publique. D'autres au contraire requièrent l'enregistrement de chaque voiture, de chaque genre ou type manufacturé ou dont on fait le commerce, ou alors

un enregistrement général couvrant tous les véhicules.

Quelques États n'enregistrent pas la voiture mais le propriétaire, ainsi on permet à un propriétaire de plusieurs automobiles de ne faire qu'un enregistrement et de n'avoir qu'un numéro pour toutes ses voitures.

Les statuts requièrent généralement que le conducteur d'une automobile prenne une licence, mais quelquefois cette obligation n'incombe qu'aux seules personnes conduisant la machine comme chauffeur.

Par « chauffeur » la loi entend : toute personne conduisant une automobile comme mécanicien ou comme employé à gages. Le chauffeur doit posséder une certaine connaissance du mécanisme de la voiture qu'il conduit ainsi qu'une certaine habileté. Quant à ses devoirs, ils consistent à prendre soin de la voiture, la tenir en bon ordre de marche et la conduire suivant les instructions du propriétaire. Le chauffeur a la même relation légale vis-à-vis de son patron que les autres employés et sa responsabilité est la même ; mais la question de responsabilité vis-à-vis des tiers sera traitée ultérieurement. Quant à son traitement, il résulte de conventions privées mais à défaut de celles-ci, il a droit à une rémunération raisonnable.

B. — *Réglementation relative à la circulation
et à la vitesse.*

Il y a ordinairement des règlements spéciaux pour la vitesse des automobiles et les statuts de plusieurs États doivent être spécialement consultés à cet égard, car ces règlements fixant la vitesse varient dans les différentes subdivisions des États. Généralement on requiert une vitesse modérée aux tournants, carrefours et descentes. La vitesse permise est de 8, 12, 15, 20 milles à l'heure.

Les contraventions au vol ne se font pas, mais les agents chargés de verbaliser sont très souvent habillés en civil (1).

Toute voiture doit avoir des freins puissants, un signal convenable, corne ou autre, et à certaines heures deux ou plusieurs lanternes d'un caractère particulier.

En approchant des piétons, chevaux, animaux de traits ou d'autres véhicules, le conducteur d'une automobile doit prévenir de son approche. Souvent les

1. Il y eut même parfois des excès de zèle; certains agents, montés eux-mêmes sur des automobiles, excitaient les conducteurs imprudents à une course qui se terminait par un procès-verbal d'excès de vitesse. Il fallut d'énergiques protestations de *L'Automobile-Club* de New-York pour faire cesser ces abus.

Il faut ajouter que les agents chargés de surveiller les automobiles sont à cheval, en motocyclette, ou en automobile.

règles ordinaires de la route sont remises en partie en vigueur dans les statuts concernant les automobiles. L'État de New-York et quelques autres requièrent qu'aux tournants et aux intersections l'automobile tienne sa droite.

La plupart des statuts stipulent que le conducteur d'une voiture doit s'arrêter toutes les fois qu'un cheval est effrayé ou est sur le point de l'être par l'approche d'une automobile ou que la personne qui conduit le cheval vous fait signe; ou même si une autre personne ne conduisant pas vous demande d'arrêter; en somme on doit s'arrêter chaque fois qu'en exerçant un soin raisonnable on s'aperçoit qu'un cheval est effrayé, alors même que personne ne vous fait signe d'arrêter.

Le devoir de s'arrêter emporte aussi celui de rester stationnaire jusqu'à ce que le cheval ait dépassé la voiture et qu'il n'y a plus aucun danger.

Certains États obligent en outre le conducteur à arrêter le moteur afin d'éviter tout bruit quand un animal est effrayé.

§ 2. — Des rapports d'ordre juridique divers nés de l'automobilisme.

Les rapports juridiques d'ordre les plus divers peuvent naître de l'automobilisme, soit dans les contrats concernant les ventes, les louages, les garages, soit

dans les responsabilités qui peuvent naître aussi bien au profit des propriétaires ou conducteurs d'automobiles que contre eux, au regard de la loi pénale comme de la loi civile; soit enfin dans la procédure.

A. — *Les achats et ventes d'automobiles.*

Les règles générales régissant les contrats de vente sont applicables aux contrats de vente des voitures automobiles. Ces contrats prévoient fréquemment que le vendeur fournira un chauffeur pour instruire l'acheteur dans la conduite de la voiture, auquel cas le vendeur est responsable des dommages supportés par l'acheteur ou une tierce personne par suite de la négligence du chauffeur. Ces contrats prévoient aussi quelquefois le retour d'une autre voiture comme partie de paiement.

Dans beaucoup d'États le vendeur d'une automobile enregistrée est tenu, sans limite de délai après la vente ferme, de renvoyer le sceau d'enregistrement ou la licence de cette voiture à l'officier de l'État dans lequel il les avait obtenus.

S'il y a une faute de garantie, l'acheteur a le droit d'annuler le contrat et de recouvrer le prix d'achat ; ou encore il peut garder la voiture et poursuivre le vendeur en réclamant des dommages et intérêts. La déclaration qu'une voiture d'occasion est « aussi bonne que neuve », « parfaite » ou « en bon état » ne

constitue pas la garantie que la voiture est sans défauts ; c'est là simplement l'expression d'une opinion ne touchant pas au contrat, à moins qu'il n'y ait fraude.

Un agent qui réussit à effectuer la vente d'une automobile pour un manufacturier ou un marchand, a droit à une commission, même si le contrat a été terminé par un autre agent.

B. — *Les garages d'automobiles.*

Le garage public est la substitution moderne des écuries et remises et peut être défini : « un établissement créé pour l'entretien et le magasinage des automobiles, et où on loue des voitures ».

Dans quelques juridictions on requiert une licence spéciale pour avoir le droit d'avoir un garage public, et lorsque l'on tient de l'essence ou autres liquides inflammables, on doit se conformer aux prescriptions des lois qui régissent ce sujet.

La tenue d'un garage n'est pas par elle-même un délit de droit commun et il est parfaitement légal et légitime d'en diriger un. Toutefois si l'endroit est impropre, et que cela devienne dangereux pour la sécurité ou la santé publique, on peut le faire fermer.

Quant aux gardiens de garage ils ont les mêmes droits, devoirs et responsabilités que les gardiens d'écurie et en l'absence d'un précédent direct sur un

point particulier, on trouvera la question traitée dans la loi sur les « livery stable keepers ».

Le gardien est dépositaire des voitures et accessoires qu'on lui donne en garde. Il doit en somme exercer le même soin qu'un homme prudent exercerait sur sa propre propriété dans des circonstances similaires.

En l'absence d'un accord spécial il n'est pas assureur de cette propriété ou responsable de sa perte ou d'un dommage indépendant de lui.

Quand un propriétaire de garage loue des automobiles, il doit s'arranger pour fournir une voiture appropriée au service qu'on lui demande. Il n'est pas responsable des dommages subis en raison de défauts cachés, défauts impossibles à découvrir même en exerçant une surveillance convenable ; et lorsqu'il fournit un chauffeur pour conduire une voiture pendant une période de location, il doit choisir un homme ayant l'habileté et l'expérience requises dans cette profession.

Dans la location le propriétaire du garage a la même responsabilité vis-à-vis des tiers que les propriétaires d'automobiles et s'il emploie des mécaniciens, il est responsable des dommages résultant de leur conduite imprudente ou négligente. Mais si la voiture est confiée entièrement en location, le propriétaire du garage a sa responsabilité complètement dégagée en cas d'accident.

En l'absence de loi ou d'accord spécial le propriétaire ou directeur du garage n'a aucun gage sur une automobile garée dans son établissement. Cela est conforme à la règle du droit commun que, pour avoir un gage sur une propriété particulière, celui qui a la garantie doit aussi avoir la possession indépendante et exclusive soit réelle, soit par induction.

Le gage légal d'un propriétaire d'écurie a été regardé comme ne s'étendant pas au propriétaire de garage.

Mais si la voiture est laissée au garage, soit strictement dans le but de magasinage, soit qu'aucun accord exprimé ou implicite ne soit intervenu pour déclarer que le propriétaire de l'automobile aura le droit d'usage continu de la voiture pendant une période déterminée, il semble que le propriétaire du garage ait alors la garantie d'un magasinier ordinaire pour ce qui peut lui être dû.

C. — *Responsabilité pour dommages causés par des tiers à l'automobile et à ses conducteurs ou propriétaires.*

La responsabilité d'une tierce personne pour les dommages causés aux voitures automobiles et à leurs occupants est fondée sur les devoirs et obligations qui ont été énumérés jusqu'ici.

Le chauffeur doit se protéger lui-même ainsi que

sa voiture. En approchant des voies ferrées il doit, avant de traverser, regarder et écouter s'il entend des trains (1). Le même devoir s'étend généralement aux personnes se trouvant dans la voiture, surtout si ces personnes en faisant attention pouvaient faire éviter l'accident, mais la négligence de la part du conducteur n'est pas imputable aux voyageurs (2).

1. Il faut remarquer qu'aux États-Unis les passages à niveau ne sont pas gardés et qu'à tout instant la voie ferrée coupe les routes. Quand un tramway passe sur une voie de chemin de fer, le contrôleur descend, va voir s'il n'y a pas de train et le tramway passe.

2. *Sherwood contre New-York Central, etc.* R C, Cour suprême. Division d'appel, troisième département, 25 juin 1907.

Appel d'un jugement rendu en faveur du plaignant, défendeur en appel. Jugement confirmé.

Tous les faits matériels de cette affaire sont identiques à ceux de l'affaire *Turck contre le New-York Central* — M. Turck conduisait la voiture dans laquelle avait pris place M. Sherwood comme invité. M. Turck connaissait parfaitement la région et était habitué au maniement de sa voiture. Devant eux marchait la voiture du Dr Sahler qui traversa la voie. M. Turck étant conduit par une personne connaissant bien la voiture ne s'occupait pas de la conduite et se sentait en sécurité au moment où l'accident arriva; du reste il ne pouvait rien faire pour arrêter la voiture; la seule détermination à prendre était de sauter de la voiture en marche. Les dames se trouvant dans la voiture du Dr Sahler se retournèrent et virent que MM. Turck et Sherwood conversaient alors qu'ils étaient encore à 140 pieds du passage puis au moment où l'automobile s'engageait sur la voie elles virent les deux hommes tourner la tête vers la locomotive et la collision se produisit.

L'appelant prétendit que la déposition montre que l'occupant et le conducteur de l'automobile tamponnée ayant été vus conversant ne s'étaient pas souciés du train, mais sur ce point les dépositions n'étant

Les automobiles ayant les mêmes droits que les autres voitures sur les voies publiques, il s'ensuit que les municipalités et autres ont le devoir de surveiller ces voies et de les entretenir, les laisser libres, c'est-à-dire faire en sorte qu'elles ne soient pas obstruées.

D. — *Responsabilité pénale des propriétaires
ou conducteurs d'automobiles.*

Les lois regardent habituellement comme délits punissables soit par l'amende, soit par l'emprisonnement, la violation de tout statut ou loi, ou ordonnance ou règlement fait dans la limite de l'autorité.

Dans un procès criminel pour violation des statuts ou ordonnances réglementant l'usage des automobiles, l'accusation doit être rédigée en langage clair dans l'acte d'accusation. Si le verdict est affirmatif, la punition, soit amende, soit emprisonnement, doit être prononcée dans les limites de la loi ou ordonnance en vertu de laquelle la poursuite a été faite (1).

pas très catégoriques, le jury pensa qu'ils avaient regardé de tous côtés avant que les dames de la voiture précédente ne se retournent et que par conséquent il n'y avait pas négligence contributive. Donc jugement confirmé avec dépens.

1. Ces pénalités peuvent aller très loin, s'il faut en croire la dépêche adressée de Londres au journal *le Matin* (numéro du 14 juin 1909) signalant une condamnation à 25 ans (!) d'emprisonnement prononcée par les juges de New-York contre un chauffeur qui, traversant New-York à une allure folle, avait renversé et tué net une enfant de 13 ans.

E. — *Responsabilité civile des propriétaires
ou conducteurs d'automobiles.*

La responsabilité pour dommage causé par une automobile doit être basée sur quelque acte négligent ou omission de la part de la personne qui doit être tenue responsable ou son conducteur.

On ne peut pas réclamer de dommages pour un accident inévitable. Les règles de loi applicables au soin et à la sauvegarde des instruments dangereux ne s'appliquent pas ici.

Ce qui constitue la négligence dépend des faits et circonstances propres à chaque cas.

L'inobservation des règles imposées pour sa sauvegarde personnelle et pour la conduite d'une voiture sur les voies publiques, est par elle-même un acte de négligence.

Une règle générale est établie (1), c'est que la négligence de la personne ayant subi le dommage, l'empêchera de poursuivre l'auteur de l'accident s'il

1. *Turner c. Hall*, Cour suprême, New-Jersey, 1906.

Le plaignant, un garçon d'environ 12 ans, jouait sur la chaussée d'une rue, jetant une balle et courant pour la rattraper. L'automobile du défendeur conduite par lui-même arrivait dans la rue sans aucun signe ou son d'avertissement. Elle jeta à terre et blessa le garçon. Le défendeur déposa une motion pour demander le refus d'autorisation de poursuites s'appuyant sur le prétexte de négligence contributive de la part du demandeur. Cette demande fut rejetée. Pour l'obtenir

est démontré qu'il y a eu négligence de la part du blessé.

Toute personne se trouvant dans une voiture doit exercer un soin convenable pour éviter tout accident, de même les piétons sur les routes.

Les actes faits au dernier moment pour éviter un danger ne peuvent pas être considérés comme constituant une négligence contributive, dans le cas où une autre ligne de conduite aurait pu être suivie, et qui aurait ainsi fait éviter l'accident (1).

La négligence du conducteur d'une voiture n'est pas imputable aux autres personnes occupant la voiture, personnes qui n'ont pas un contrôle direct de l'automobile. Malgré tout, les occupants doivent exercer toute l'attention voulue afin de se protéger contre les accidents, et s'ils manquent à remplir ce devoir et qu'il en résulte pour eux un dommage, ils ne pourront exercer des poursuites.

L'acte ou l'oubli regardé comme faute de négligence doit toujours être la cause immédiate du dom-

il aurait fallu que le défendeur prouve d'une façon claire que le plaignant fut négligent et que sa négligence contribua directement aux blessures pour lesquelles plainte est déposée.

Il a été jugé dans le même sens qu'un piéton atteint par une automobile n'était pas coupable de négligence parce qu'il était arrêté sur la chaussée conversant avec un tiers qui avait arrêté son attelage, pour converser avec lui.

1. V. *supra* : Simeone c. Lindsay, Sherwood c. New-York central.

mage pour que l'on puisse poursuivre, autrement dit : si sans cette négligence il n'y aurait pas eu dommage (1).

Quand en se servant ou en conduisant une automobile on cause un dommage, le propriétaire de la voiture en est responsable, bien que la voiture soit sous le contrôle d'un chauffeur et pendant son service. Chaque fois que le propriétaire est présent, il est responsable des dommages causés à une tierce personne, à moins que le conducteur ne désobéisse à ses instructions, car en droit le propriétaire a le contrôle de la voiture (2).

1. Voir *supra* : Simeone c. Lindsay; *infra* : Hannigan c. Wright.

2. Affaire Hannigan c. Wright. Tribunal supérieur du Delaware, New-Castle, 13 décembre 1901.

Dans cette affaire, l'avocat de la demanderesse avait déposé les conclusions suivantes :

Attendu que dans l'emploi d'une route publique près de ou au croisement d'une rue, un piéton a le même droit à l'usage de la rue que n'importe quel véhicule.

Que ceux se servant de véhicule dans les rues publiques doivent exercer leur attention en tout temps pour prévenir tout accident à autrui se trouvant légalement dans la rue, et que ledit soin doit être proportionné aux risques et dangers de blesser autrui ; en sorte que sur une route passagère, lorsque des véhicules sont dans des directions différentes, ceux qui ont de lourds véhicules doivent apporter une grande attention.

Que la loi de cet État exige que les véhicules conservent leur droite et lorsqu'ils manquent d'obéir à la dite loi ou à celle en général de « garder la droite » ils le font à leurs risques et périls et seront responsables de tout dommage en résultant, à moins que le dit dom-

La responsabilité du propriétaire pour les accidents causés par une tierce personne conduisant sa voiture dépend de savoir s'il y avait relation de maître à serviteur au moment de l'accident, ou non.

mage ne soit causé par la grossière et inexcusable négligence de la personne blessée.

Que la plaignante était en droit fondée à croire que les véhicules conserveraient leur droite et lorsqu'elle atteignit la partie de la route qui aurait dû être employée seulement par les voitures allant à droite, elle agit bien en portant son attention vers le haut ou côté droit de la rue et qu'il était du devoir de toute personne ou véhicule allant dans la mauvaise direction de ce côté de la rue d'avoir une vue attentive sur tout et d'avoir bien la voiture sous son contrôle.

Que la loi demande une grande attention à tous ceux se servant de la route publique avec des véhicules pouvant faire grand mal aux piétons, d'avoir une attention particulière pour protéger les enfants, les personnes faibles et infirmes contre le danger et que si le chauffeur ou le conducteur ou chauffeur de l'automobile vit ou était à même de voir la plaignante, comme son âge et sa faiblesse étaient visibles ; il était de son devoir d'arrêter sa voiture jusqu'à ce qu'il fût persuadé qu'elle se trouvait en sûreté et qu'aucun mal ne pouvait lui être fait par la voiture et si négligeant ce devoir il fit avancer sa voiture lorsque la plaignante était placée de façon qu'une fausse manœuvre ou un faux pas de sa part l'exposait à être blessée, il devient responsable du dit dommage.

Que si le défendeur, d'après les témoignages formels, avait la propriété et le contrôle de sa voiture, la loi le tiendra pour responsable pour tous les accidents causés par lui ou par ses serviteurs et peu importe s'il y avait avant ce moment une réclamation de propriété de la part d'un tiers ou si sa propre propriété ne devait commencer que lorsqu'un point subséquent ou déterminé serait atteint.

Que si le jury rend un verdict en faveur de la plaignante, des dommages et intérêts lui soient alloués comme indemnité pour les dou-

Quand le propriétaire n'occupe pas la voiture et qu'elle est conduite par son chauffeur ou serviteur, il est responsable des dommages causés aux tierces personnes, dommages provenant de la négligence ou

leurs et souffrances qu'elle a endurées et de celles qu'elle pourrait endurer dans l'avenir et également pour toute incapacité qu'elle pourrait avoir eue ou avoir à l'avenir pour travailler et gagner sa vie.

Que si le jury estime que dans l'usage de la voie publique au moment où l'accident est arrivé, le défendeur ou ses serviteurs furent grossièrement négligents et inattentifs et que si de pareilles négligences ne sont pas réprimées il peut en résulter de grands dangers pour autrui. Le jury est fondé à allouer des dommages et intérêts exemplaires.

De son côté le défendeur avait conclu :

Attendu qu'une personne traversant les rues publiques d'une ville est requise de faire un emploi raisonnable de toutes ses facultés, de façon à observer un danger imminent et que si elle manque à le faire et se trouve blessée par suite de cette négligence, elle est coupable de la dite négligence et son droit à poursuivre pour l'obtention de dommages-intérêts se trouvera prescrit et le verdict devrait être pour le défendeur.

Qu'un voyageur a un droit égal à employer une automobile comme moyen de transport et d'occuper les rues publiques en commun avec d'autres véhicules et le conducteur de la dite automobile a le droit de présumer et d'agir d'après cette présomption, que toute personne qu'il rencontrera exercera les soins et la prudence ordinaires suivant les circonstances et ne s'exposera pas par défaut d'attention ou insouciance, à quelque danger et fera un effort pour l'éviter.

Que si le jury croit que le dommage causé à la plaignante fut le résultat d'un pur accident, alors le verdict devrait être pour le défendeur.

Que si le jury croit qu'au moment où elle fut blessée, la plaignante était sur un emplacement de la rue autre qu'un passage public, alors

d'actes répréhensibles du conducteur dans l'exercice de ses fonctions. Si le chauffeur ou domestique contrairement aux instructions expresses du propriétaire, est sorti pour son propre plaisir ou à son bénéfice,

le droit des voyageurs en véhicules au dit emplacement de rue publique était supérieur aux droits des piétons sur ce même emplacement et que la plaignante se trouvant dans ce cas courait les risques inhérents à la dite position en l'absence de négligence grossière de la part de la personne ayant causé le dommage.

Qu'une société est une personnalité légale, séparée et distincte et entièrement indépendante des individus qui forment ses employés et ses actionnaires et toutes actions légales accomplies par ses employés dans le traitement de ses affaires constituent des actes de la société et non pas des actes des employés les accomplissant.

Allocution au jury. — En la présente affaire, Elizabeth Hannigan, la plaignante, cherche à obtenir de Hughes B. Wright, le défendeur, des dommages-intérêts pour blessures personnelles qu'elle prétend lui avoir été causées par suite de la négligence du défendeur.

La plaignante expose que, le 29 mars dernier, à environ 5 heures de l'après-midi, pendant qu'elle traversait Markett-Street dans cette ville, à ou près du côté sud de la Grande-Rue et lorsqu'elle avait presque atteint le trottoir du côté ouest de Markett-Street, elle fut frappée avec une grande force par une automobile de poids lourds, à deux places, appartenant ou contrôlée par le défendeur, qu'elle fut jetée à terre, que le véhicule lui passa dessus et qu'elle fut fixée à terre par le poids du dit véhicule et que, étant âgée de 59 ans environ, elle fut si contusionnée, secouée et blessée par cet accident, qu'elle n'est plus en état de gagner sa vie ni de travailler comme auparavant. Elle prétend que l'automobile, au moment de l'accident, était, sous le contrôle du défendeur, dirigée par un chauffeur (lequel était le serviteur du défendeur ou placé sous ses ordres) d'une manière négligente et insouciant : à une vitesse excessive et dangereuse, qu'en conséquence elle fut blessée et par suite elle demande des dommages et intérêts

le propriétaire n'est pas responsable. Il ne l'est pas non plus si le chauffeur, quoique ayant sorti l'automobile pour l'usage du propriétaire durant une partie du temps, a ensuite, en dehors de son service et pour

pour cela dans cette affaire. Elle prétend également qu'elle exerçait tout le soin et toute la prudence requis raisonnablement dans les circonstances et conditions existantes au moment et à l'endroit où l'accident s'est produit.

D'autre part, le défendeur prétend qu'il n'a aucune responsabilité vis-à-vis de la plaignante en la présente affaire parce qu'il ne fut coupable d'aucune négligence ayant causé les blessures. Il déclare qu'il n'était pas le propriétaire de l'auto qui frappa la plaignante, ni qu'il n'en avait, d'aucune manière, la direction et le contrôle, pas plus que de la personne la conduisant au moment de l'accident. Et il insiste de plus, que la plaignante fut, elle-même, coupable de quelque négligence ayant contribué d'une façon immédiate à l'accident et que, pour cette raison, elle ne peut obtenir de dommages-intérêts. Nous vous dirons que si, d'une part, l'automobile qui causa l'accident pour lequel on plaide, est relativement nouvelle dans son emploi et dans sa construction, son opération et son mouvement, il n'y a, d'autre part, rien de nouveau ou d'exceptionnel dans les principes de loi s'appliquant à son usage sur la route publique. Le propriétaire d'une automobile a le même droit que les propriétaires d'autres voitures à l'usage des rues publiques ou rues d'une ville et, comme eux, il est tenu d'observer tout le soin et toute la prudence raisonnables à la sûreté d'autrui. Les actes d'un chauffeur dans la conduite d'une automobile — dans la limite de son emploi — sont des actes de serviteur. La relation de maître à serviteur existe entre le chauffeur et celui qui l'emploie et les règles et les lois s'appliquant à la dite relation lui sont applicables.

Un voyageur à pied a le même droit à l'usage des rues publiques d'une ville qu'une voiture de quelque genre que ce soit. Dans l'usage d'une partie quelconque des rues, toute personne est tenue d'exercer une vigilance raisonnable pour prévenir des collisions et des acci-

son propre plaisir, conduit la voiture et causé un accident.

Si le chauffeur en service confie la conduite de la voiture à une tierce personne et qu'il y ait accident,

dents. Cette vigilance doit être proportionnée au danger ou au risque spécial dans chaque cas. Il est du devoir d'une personne conduisant une automobile et toute autre voiture dans les rues publiques d'une ville, d'avoir un soin raisonnable de sa manœuvre, de la faire avancer à un degré raisonnable de vitesse et de ralentir ou d'arrêter, si nécessaire, lorsqu'un danger est imminent et pourrait, en exerçant une attention raisonnable, être vu ou connu assez à temps pour éviter un accident. Une plus grande prudence est exigée aux croisements de rues et dans celles de trafic plus intense que dans celles moins encombrées, plus larges ou encore dans les banlieues. Le même devoir de prudence doit être exercé par le piéton. Toute personne ayant la conduite d'une voiture et tout piéton sont également tenus d'exercer la surveillance nécessaire demandée par les circonstances dans chaque cas ; une attention plus soutenue étant exigée de chacun lorsque le danger est plus grand. Le droit de chacun doit enfin être exercé d'une manière raisonnable et prudente de façon à ne pas léser les droits de l'autre et tous deux sont tenus à l'usage raisonnable de leurs facultés pour prévenir tout accident et à l'exercice de la prudence habituelle que toute personne ayant une prudence et une attention ordinaires exercerait dans les mêmes circonstances.

Le degré d'attention requise dans l'usage d'une machine ou véhicule dans les rues d'une ville dépend non seulement de la condition des dites rues, mais encore du caractère dangereux de la machine du véhicule et par suite, du danger qu'il peut occasionner aux tiers occupant également les mêmes rues. Plus dangereux est le caractère du véhicule et plus grand est le risque qu'il fait courir à autrui, plus grand aussi doit être le degré de soin et de prudence requis dans son emploi et sa conduite. Par suite, en déterminant le degré de prudence, d'attention que le conducteur d'une automobile aurait dû avoir, le jury

accident causé par la manœuvre négligente de la voiture, le propriétaire est responsable.

Quand une automobile est sous le contrôle d'une personne ayant une simple licence, le propriétaire

peut prendre en considération sa vitesse, sa grandeur, son apparence, son genre de mouvement, le bruit qu'il fait et toute autre chose qui indiquera un danger particulier ou inapparent.

Il est vrai qu'une personne traversant une rue publique d'une ville doit faire un emploi raisonnable de toutes ses facultés de façon à éviter tout danger probable et si elle ne le fait pas et qu'elle soit blessée par suite de cette négligence, elle est coupable de la dite négligence qui l'empêchera d'avoir aucun recours pour les blessures reçues. Le dit emploi raisonnable des facultés, toutefois, veut dire l'emploi tel qu'en aurait fait une personne ordinairement prudente et attentive dans les mêmes circonstances. Ainsi, dans l'affaire qui vous est soumise, si la plaignante vit l'automobile avant d'en être frappée ou si, par un usage raisonnable de ses facultés, elle avait pu la voir à temps pour éviter tout accident, elle ne pourra obtenir aucune indemnité. Mais si elle ne pouvait pas, dans les conditions et circonstances existant au moment de l'accident, l'éviter avec un soin raisonnable, elle ne sera pas coupable de pareille négligence qui supprimerait son droit de recours.

Si le défendeur était, au moment de l'accident, le propriétaire de l'automobile qui causa les blessures et si la personne conduisant cette automobile et la manœuvrant se trouvait sous sa direction et son contrôle, alors la dite personne était le serviteur du défendeur et toute négligence dans la manœuvre de la machine serait une négligence du défendeur.

Si le défendeur n'était pas le propriétaire de ladite automobile mais en avait le contrôle de façon à pouvoir en gouverner la direction, toute négligence dans la manœuvre de la machine serait une négligence du défendeur.

Dans l'un comme dans l'autre cas le défendeur serait responsable de tout accident causé en raison de la dite négligence sous réserve

n'est responsable en aucune façon, quelle que soit l'énormité de la négligence...

Le propriétaire n'est pas responsable des dommages causés par sa voiture lorsqu'elle a été volée.

que la personne blessée n'était coupable, de son côté, d'aucune négligence ayant pu contribuer à l'accident.

La présente affaire est basée sur la négligence du défendeur, mais pour que la plaignante puisse obtenir des dommages-intérêts, elle doit nous convaincre, par le poids des témoignages, qu'il y eut réellement de la négligence de la part du défendeur ou de son serviteur dans la manœuvre de l'automobile, et que ses blessures en furent la conséquence. La négligence doit être non présumée mais prouvée et il appartient à la plaignante d'en établir la preuve

Maintenant, messieurs les jurés, si vous croyez, d'après le poids des témoignages dans la présente affaire, que le défendeur, au moment de l'accident, était bien le propriétaire de l'automobile qui occasionna les blessures à la plaignante et que la dite automobile ou la personne la conduisant étaient sous la direction et le contrôle du défendeur, et si vous croyez également que les blessures de la plaignante furent causées par suite de la marche et de la manœuvre négligentes de la machine et que la plaignante fut elle-même indemne de toute négligence ayant contribué à l'accident, — alors votre verdict devra être en faveur de la plaignante.

Si, au contraire, vous croyez que le défendeur n'était pas le propriétaire de l'automobile qui occasionna les blessures de la plaignante et que la dite automobile n'était pas, à ce moment, sous son contrôle et si vous croyez également que la personne qui manœuvrait l'automobile au moment de l'accident, n'était pas sous la direction et le contrôle du défendeur, — votre verdict devra être en faveur du défendeur, parce que, dans ce cas, les blessures reçues par la plaignante ne furent pas causées par suite de la négligence du défendeur. Et nous vous disons de plus que si vous croyez qu'il y eut quelque négligence de la part de la plaignante au moment de l'accident qui contribua aux blessures

Celui qui, par manque d'attention ou de soin, est la cause d'un dommage causé à autrui, est déclaré responsable. Telle est la responsabilité du conducteur d'une automobile, soit qu'il conduise pour lui-même, pour le propriétaire ou pour quelque autre personne, car il est toujours personnellement responsable de sa propre négligence.

La responsabilité de la personne louant une voiture dépend de la question de savoir si elle avait le contrôle de la voiture ou si ses actes ont contribué au dommage.

Quand une voiture automobile est louée avec le chauffeur et que le loueur indique au chauffeur où il devra aller et quand il devra sortir il n'y a aucune responsabilité à encourir pour le locataire. Mais si cette personne met à la direction son chauffeur propre, elle est alors responsable, à moins que l'acci-

qu'elle a reçues, — votre verdict devra être encore en faveur du défendeur. Ou si vous croyez que les blessures de la plaignante furent le résultat d'un pur accident, lequel n'aurait pu être empêché par l'exercice d'un soin raisonnable de la part du défendeur, — votre verdict devra encore être en faveur du défendeur.

Si votre décision est en faveur de la plaignante, votre verdict devra fixer telle somme qui l'indemniserait raisonnablement pour ses blessures et comprenant ses pertes de temps et de gains, ses douleurs et souffrances dans le passé et celles qui pourraient lui survenir dans l'avenir comme conséquences de l'accident et également toute incapacité de gagner sa vie à l'avenir comme résultant du dit accident.

Verdict en faveur de la plaignante pour § 200.

dent ne soit le résultat d'un défaut dans la machine, défaut qui lui était inconnu.

L'occupant d'une automobile n'est pas responsable des dommages causés à moins qu'il ne soit le propriétaire ou le conducteur.

Une personne ayant la charge de conduire une automobile, bien que n'étant pas la propriétaire et ne conduisant pas elle-même au moment de l'accident, sera responsable, car on estime que le tiers qui conduisait la voiture était le domestique de cette autre personne.

F. — *Actions et procédure.*

Les automobilistes ont les mêmes actions pour la conservation de leurs droits que les autres personnes ; ils sont soumis aux mêmes responsabilités.

Le mari et la femme peuvent soutenir une action commune quand il y a procès pour des dommages supportés par la femme et le mari, dommages provenant de la négligence du défendeur.

Quand plusieurs personnes contribuent au dommage, elles peuvent être poursuivies conjointement ou séparément, bien qu'il n'y ait pas accord entre leurs actes.

L'introduction d'instance pour une infraction à un droit ou à un devoir dans la conduite d'une auto-

mobile est la même que celle fondée sur d'autres droits et devoirs.

Comme dans tout autre procès celui qui introduit une instance doit exposer tous les faits qui constituent la négligence et apporter une preuve convenable quant au dommage subi.

Les règles concernant la défense dans les causes civiles sont généralement applicables aussi aux cas regardant les droits et devoirs des automobilistes.

La constitutionnalité d'une loi sur les voitures automobiles peut être soulevée comme exception ; mais l'article particulier ou la section de la constitution que l'on prétend avoir été violé doit être indiqué dans l'exposé ou les conclusions du défendeur.

Une action introduite relative au prix d'une voiture ne peut être jointe à une autre action relative au changement de la voiture, bien que les deux actions aient une même cause : c'est-à-dire la vente d'une automobile pour laquelle une vieille automobile était prise comme partie de paiement et fut gardée par le vendeur.

Les règles générales concernant la compétence des témoins s'appliquent aussi aux cas concernant les droits des automobilistes.

Un expert ne peut répondre qu'à une question hypothétique basée sur les faits qui sont donnés comme preuve.

Un expert commis pour savoir à quelle vitesse a

marché une automobile dans certaines occasions n'aura besoin d'avoir qu'une certaine connaissance du temps et de la distance.

La charge de la preuve comme dans les autres cas incombe au plaignant. Ainsi il faudra prouver que le chauffeur était en service commandé au moment de l'accident si l'on veut que le propriétaire soit déclaré responsable.

Lorsqu'une personne attaquera un règlement comme déraisonnable, elle devra prouver qu'il est déraisonnable.

La preuve qu'une automobile, dans laquelle était une personne, était enregistrée au nom de cette personne est suffisante pour garantir qu'elle en était la propriétaire ou qu'elle avait dessus une propriété spéciale lui permettant de se servir de cette voiture.

La preuve qu'une personne, poursuivie pour dommage causé par la marche de son automobile, ne nie pas, quand elle a reçu la convocation et la plainte, que le chauffeur qui conduisait la voiture agissait dans les limites de son autorité, n'est pas suffisante pour prouver que l'agent agissait dans les limites de son autorité. Et lorsque le chauffeur est appelé comme témoin par le demandeur dans le but de montrer qu'il était employé par le défendeur, on peut démontrer par certaines interrogations qu'il se servait de la machine pour son propre bénéfice sans la connaissance et l'autorité de son patron.

Rôle respectif des magistrats et des jurés. — C'est le propre des magistrats de déterminer les questions de droit et celui du jury de peser les preuves et de s'assurer des faits, à moins qu'ils ne soient établis sans contestation possible et qu'il y ait absence de preuves contradictoires : c'est au jury à déterminer, par exemple, si une route particulière était en mauvais état ; si un chauffeur agissait dans la limite de son autorité ; la vitesse à laquelle une automobile marchait et si cette vitesse pouvait être taxée de négligence ; s'il est négligent de faire marcher une automobile dans l'obscurité sans lumière à l'avant ; si dans des circonstances particulières c'était une négligence de la part d'un voyageur en automobile de ne pas regarder ou de ne pas écouter les trains avant de traverser une voie de chemin de fer ; si le fait qu'un enfant joue dans la rue (1) constitue une négligence contributive, et toutes autres questions ayant trait à la négligence du défendeur ou à la négligence contributive du demandeur. C'est aussi au jury à décider le temps convenable pendant lequel l'acheteur d'une automobile doit exercer son droit de rescision du contrat.

Les lois générales concernant l'instruction des procès civils s'appliquent ici.

Les lois concernant les verdicts généraux et spé-

1. V. *suprà* Turner c. Hall.

ciaux dans les procès ayant trait aux droits et devoirs des automobilistes sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux procès civils en général.

G. — *Assurances.*

On rencontre aux États-Unis comme dans tous les autres pays de nombreuses compagnies d'assurances qui assurent les propriétaires ou conducteurs d'automobiles aussi bien contre les accidents qui peuvent leur survenir par leur propre fait ou par le fait d'autrui, que contre les responsabilités qu'ils peuvent encourir à l'égard des tiers soit personnellement, soit comme civilement responsables. A cet égard les diverses législations des États de l'Union américaine n'offrent pas de particularités saillantes. Nulle part nous ne trouvons de texte défendant au propriétaire ou conducteur d'automobile de contracter une assurance (1).

Mais nous devons ici exposer une assurance quelque peu spéciale aux États-Unis. Voici comment en pratique les choses se passent. Pour surveiller et réprimer les excès de vitesse, la police dispose d'un certain nombre d'agents montés à cheval, en bicyclettes, en motocyclettes ou même en automobile. Ils ont le pouvoir d'arrêter le délinquant et de le con-

1. Proposition qui a été faite en France.

duire immédiatement au poste de police le plus voisin dont le chef ou le juge, si le poste est proche d'une cour, peut prononcer immédiatement la sentence. Si le juge n'y est pas, on ne relâche le chauffeur qu'en lui faisant consigner une somme d'argent ordinairement \$ 100, qui est une sorte de caution de notre représentation en justice. Au début on exigeait comme garantie un immeuble, aussi nombre d'automobilistes tournèrent-ils la loi en offrant un lopin de terre d'une valeur infime ; d'autre part des gens faisaient fortune en prêtant leur immeuble comme gage aux automobilistes qui en avaient besoin, c'était un moyen de gagner de l'argent sans se fatiguer et sans grand risque.

Actuellement on oblige le délinquant soit à fournir une caution, soit à déposer une somme d'argent. Ce cautionnement peut être remplacé par la production d'une police d'assurance d'une nature particulière sur laquelle nous voulons précisément insister.

Comme il n'est pas toujours commode pour un délinquant, le plus souvent loin de chez lui, dans un pays où il n'est pas connu, de produire une caution ou de déposer une somme aussi forte que \$ 100, une compagnie d'assurance bien connue, *La National Surety Co.*, a imaginé la combinaison suivante pour l'État de New-York et quelques autres États. Elle a déposé dans les caisses de ces États une somme relativement importante qui représente à forfait les

indemnités auxquelles pourraient être condamnés à titre d'amende ses assurés qui ne se présenteraient pas devant le juge.

Elle délivre à chacun de ses assurés une police à souche, et quand l'assuré est arrêté, il détache un bon de sa police qu'il signe et remet à l'agent ou du moins au chef du bureau de police; et ainsi dans une journée un automobiliste peut être arrêté trois fois sans avoir à verser la somme de \$ 300. Bien entendu, cette assurance ne garantit qu'un risque : celui du paiement à l'État des \$. 100 au cas où le délinquant ne se présenterait pas devant le juge au jour de l'appel de la cause; rien de plus! Ce n'est pas l'engagement de payer l'amende à laquelle le délinquant peut être condamné à titre principal.

Cette assurance a eu pour effet de supprimer de nombreux abus; c'est ainsi qu'autrefois dans les petits villages dont le budget était maigre ou obéré, le juge municipal s'installait le dimanche sous un arbre, et on lui amenait tous les automobilistes arrêtés par les autorités locales sous prétexte d'excès de vitesse. Le juge réclamait une consignation en laissant entendre que si le délinquant ne venait pas la réclamer en se présentant à nouveau le lendemain ou un jour suivant pour être jugé, l'affaire pourrait se terminer ainsi. Bon nombre d'automobilistes abandonnaient la consignation pour n'avoir pas à revenir et à se déranger de leurs affaires, et c'est de cette ma-

nière que les communes s'enrichissent sans imposer de nouveau leurs contribuables.

La pratique de l'assurance a beaucoup contribué à faire disparaître cet impôt d'un genre nouveau que certaines localités n'hésitaient pas à prélever ; et en outre à éviter la corruption des agents de police qui abusaient du procès-verbal pour toucher une somme assez ronde si on désirait qu'ils n'y donnent pas suite.

Voici du reste la formule de cette assurance :

MODELE D'ASSURANCE

De la « National Surety Company », New-York.

Que tout le monde sache par les présentes que pendant la période d'une année, commençant à la date du..... et finissant le....., la « National Surety Company », corporation formée selon la loi de l'État de New-York, avec bureaux principaux dans la cité de New-York, et dûment autorisée à faire des affaires dans les États de New-York, New-Jersey, Maryland, district de Colombie, Maine, New-Hampshire, Vermont, Pennsylvania, Massachusetts, Connecticut, Rhode-Island, Minesota, Wisconsin, California, Ohio, Indiana, Illinois et Missouri, autorise par les présentes et irrévocablement M. X... de..... (nom et domicile de l'assuré) (dont la signature est apposée au bas des présentes pour identification),

son véritable et légal mandataire, à exécuter, reconnaître et donner de temps en temps, au nom de la Compagnie, comme sécurité tout engagement de caution, reconnaissance et autres sous telle forme et montant, dans tous les cas ne dépassant pas \$ 500, et dans les conditions qui pourront être requises par tout tribunal, magistrat, juge de paix, officier de police ou tout autre officier de l'autorité de l'État, du comté ou de la ville dans les États de New-York, New-Jersey, Maryland, district de Colombia, Maine, New-Hampshire, Vermont, Pennsylvania, Massachusetts, Connecticut, Rhode-Island, Ohio, Indiana, Illinois, Missouri, Minnesota, Wisconsin et California, autorisé d'après les lois de l'un de ces États à accepter ou à exiger caution ou sécurité pour la comparution devant n'importe quel tribunal, magistrat, juge de paix ou tout autre officier d'État, de comté ou de ville, de lui-même ou de toute personne arrêtée ou détenue dans l'un quelconque de ces États, accusée d'avoir dépassé la limite de vitesse ou de toute autre manière ayant failli d'accomplir un acte ou omis quelque taxe imposée, prescrite ou indiquée par une ordonnance quelconque, loi d'assemblée, ou autres lois, règles ou règlements en vigueur pendant la durée du présent acte, en toute localité située dans un quelconque des États, ayant trait à l'usage des automobiles ou voitures à moteur de nature semblable sur les chemins publics, ou autre lieu situé dans ces États.

Par les présentes ratifiant et confirmant ce que le dit mandataire fera légalement d'après cet acte ; cette procuration étant faite suivant une loi particulière autorisant la désignation d'un mandataire, comme cela est montré par une copie légalisée ci-jointe :

Témoin le sceau de notre Corporation dûment attesté par la signature des directeurs désignés dans ce but. Le 7 mai 1907.

NATIONAL SURETY COMPANY

Par :

Second Vice-Président,

Attesté par :

Aide-Secrétaire.

.
N° 1795. — National Surety Company, 346 Roadway, New-York.

Sous l'autorité de notre procuration, j'ai aujourd'hui donné garantie pour D... garantissant ma comparution le..... 190.... à..... heure, devant..... à.....

Copie de la résolution spéciale inscrite au dos de l'acte

Qu'on se souvienne qu'à une réunion du Comité des directeurs de la « National Surety Company » dûment convoquée et tenue le 6 février A. D. 1900, le quorum étant atteint, la résolution particulière suivante fut adoptée :

Art. XII. — Officiers résidents et mandataires.

Section I. — Le président, vice-président ou second vice-président peuvent de temps en temps nommer des vice-présidents résidents, des aides-secrétaires résidents et des mandataires pour représenter la Compagnie et agir en son nom et, soit le président, soit le vice-président ou le second vice-président, le Comité des directeurs ou le Comité exécutif peuvent en tout temps déplacer ses vice-présidents rési-

dents, aides-secrétaires résidents ou mandataires et révoquer le pouvoir et l'autorité à eux conférés.

Et à une réunion du Comité des directeurs de la dite Compagnie, dûment convoquée et tenue le 7 août 1906, le quorum étant atteint, la résolution particulière suivante fut adoptée :

Section V. — Des mandataires peuvent être désignés avec pouvoir et autorité pour exécuter, au nom de la Compagnie, tout engagement de caution, entreprise ou reconnaissance, ou autres écrits en tenant lieu, requis ou prévus par les lois automobiles de l'État de New-York ; ou la loi automobile, quel qu'en soit le nom, d'un État quelconque des États-Unis d'Amérique ; ou une loi quelconque ayant trait à l'arrestation et à la détention d'une personne accusée de violation d'une de ces lois, et ces mandataires auront pouvoir et autorité d'exécuter ces engagements, entreprises et reconnaissances pour eux-mêmes et pour toute autre personne, et quand ils seront exécutés par ces mandataires, ils engageront la Compagnie elle-même comme si les présents étaient signés par le président et scellés et attestés par le secrétaire.

Pourvu, cependant, qu'aucun engagement fait d'après cette loi spéciale ne dépasse pas la somme de \$ 500, et les pouvoirs de ces mandataires devront expirer au bout de l'année de leur date respective.

CHAPITRE III

Les critiques soulevées par le régime actuel aux États-Unis et les réformes proposées

On a pu voir, surtout en jetant un coup d'œil sur les tableaux synoptiques qui précèdent, combien la législation des États-Unis sur l'automobilisme est ondoyante, variée, diverse. Il faut ajouter que les législations locales sont susceptibles d'être modifiées très souvent ; que d'autre part les interprétations les plus contradictoires sont données au même règlement suivant les États ; qu'enfin le mode d'application des règlements présente aussi les mêmes divergences. Cela justifie les plaintes et les critiques très vives que partisans et adversaires de l'automobilisme, réunis sur ce point commun, s'accordent à diriger contre le « chaos qui règne dans le monde légal de l'automobilisme ».

Ces critiques et ces plaintes ont fini par émouvoir le législateur et un projet de loi fédérale (1) sur la

1. Ce projet n'est pas encore voté.

réglementation de l'automobilisme est actuellement déposé (1), surtout dans le but d'assurer l'uniformité sur quelques-uns des points essentiels. Il a été préparé grâce surtout aux efforts de l'*Association automobile américaine* et de l'*Association nationale des constructeurs d'automobiles*.

Le seul but de ce projet de loi, qui est digne de remarque comme étant le premier effort de la part des chauffeurs pour obtenir une reconnaissance nationale de leurs droits, est de prévoir la réglementation et l'identification des automobiles faisant des voyages entre États, de façon à donner au propriétaire d'un tel véhicule le droit d'entrer et de sortir dans les divers États sans nouvel enregistrement et sans nouvelle identification. En un mot le projet de loi cherche à couper les nœuds qui existent dans cette chaîne de discorde d'un bout du pays à l'autre en tout ce qui concerne le trafic automobile.

Sous le régime des lois actuelles, le propriétaire d'une automobile demeurant à New-York, qui désire voyager dans l'État de Washington, doit non seulement enregistrer sa machine dans l'État de sa résidence, mais la faire enregistrer et se procurer une licence de conduite dans trois États à travers les-

1. Les renseignements qui suivent sont extraits d'un article intitulé : « Our chaotic automobile Laws, by H.-P. Burchell » paru dans le *Harper's weekly*.

quels il est nécessaire de passer : New-Jersey, Pennsylvania et Maryland. Voici, d'ailleurs, exactement, l'expérience faite par la petite armée de chauffeurs qui prirent part à l'excursion de la « Glidden Coupe » offerte en 1907 par l'*Association automobile Américaine*, au cours des 1.600 milles de Cleveland à New-York. Sept États devaient être traversés : Ohio, Indiana, Illinois, Pennsylvania, Maryland, New-Jersey et New-York. Trois de ces États : New-Jersey, Pennsylvania et Maryland n'accordent pas le droit de jouir de l'hospitalité dans leur limite sans payer d'abord pour ce privilège. Les autres États n'exigent aucun tribut pourvu que le propriétaire se soit soumis à la loi sur les automobiles dans l'État où il réside. C'est pourquoi, en plus des droits payés dans l'État de sa résidence, des droits supplémentaires d'enregistrement de § 9 durent être payés par les touristes de Glidden; ils durent se procurer des numéros spéciaux pour s'en servir dans les trois États mentionnés et payer un droit de § 3 dans chaque cas. Mais dans New-Jersey, si la voiture était estimée comme ayant une force dépassant 30 HP., elle payait § 5 au lieu de § 3, faisant un total supplémentaire de § 11, avec un ou deux autres dollars pour la licence du conducteur.

M. Charles T. Terry, président du Comité législatif de l'*Association automobile Américaine* qui rédigea le projet de loi fédérale, disait dans son résumé de-

vant le Comité judiciaire: « Il semblerait que si nous sommes réellement une nation, un tel état de choses devrait être impossible, car il est intolérable. On doit se rappeler qu'il n'y a rien dans la mesure proposée qui exempte un véhicule enregistré d'après les prévisions de cette loi, des réglementations de la police générale des lois de l'État. »

La réglementation de la rapidité du véhicule et des inventions de sécurité qu'il doit porter et tous autres sujets sont laissés entièrement à la réglementation de l'État. La seule restriction imposée aux différents États est qu'ils ne retarderont pas et n'empêcheront pas de passer les automobiles engagées dans un voyage ou un commerce entre États par des exigences inutiles de licence ou d'enregistrement.

Il peut être utile de rechercher les réformes que le projet de loi fédérale introduit pour obtenir des droits raisonnables sur une base nationale en faveur du chauffeur :

I. — D'abord il oblige le propriétaire d'une voiture à se soumettre, en tous les détails, à la loi de son État.

II. — Il demande un paiement de \$ 5 pour enregistrement national comportant un numéro distinctif devant être posé en tout temps sur la machine. Les numéros ne doivent pas avoir moins de 3 pouces de long, ni chaque trait moins de 1/2 pouce de large.

Devant le nombre doit être placée l'initiale ou abréviation de l'État sous les lois duquel l'automobile a précédemment été enregistrée et à la suite du nombre seront les lettres U. S.

III. — Chaque automobile doit porter la nuit au moins deux lampes allumées : une à l'arrière et une devant. La lampe à l'arrière doit être placée de telle sorte qu'elle rendra clairement visible le numéro d'enregistrement.

IV. — Il autorise la création d'un bureau d'automobiles devant faire partie du ministère du Commerce et du Travail sous la charge d'un commissaire avec le nombre d'employés nécessaire.

Quelle que soit la destinée de ce projet de loi devant le Congrès, son influence a été très importante. Il a fixé l'attention de tous ceux qui s'intéressent à ces matières sur le droit pour tout individu, sans s'occuper de classe, de voyager n'importe où dans son propre pays sans exigences ou charges inutiles. La constitutionnalité du projet de loi est le seul écueil sur lequel il peut sombrer.

Le sujet est nouveau pour les législateurs fédéraux, les pouvoirs du Congrès étant nécessairement limités à son contrôle sur le commerce entre les États, tels qu'ils sont donnés par la Constitution et interprétés par les décisions de la Cour suprême, le problème à résoudre est à savoir si le Congrès peut de quel-

que manière régler l'usage d'une voiture de plaisir quand elle est conduite sur les routes d'un État autre que celui de la résidence du propriétaire; en d'autres termes, quand elle est engagée dans un voyage entre États.

Les associations nationales du pays ne concentrent pas leurs efforts seulement sur le Congrès pour obtenir le soulagement contre le chaos existant. Des efforts sont faits par les législatures des divers États pour la mise en vigueur de lois qui posséderont une base d'uniformité raisonnable. Quelques succès ont été déjà obtenus; l'exemple le plus remarquable se trouve dans le Connecticut. Les chauffeurs désignent maintenant l'État de Nutmeg comme ayant la meilleure loi automobile du pays. Les limites prescrites de vitesse sont ignorées, la seule disposition étant que les chauffeurs conduiront toujours à une vitesse raisonnable, en rapport avec la sécurité des autres personnes se servant de la route; mais comme avertissement contre un trop grand laisser-aller, une rapidité dépassant 25 milles à l'heure est considérée comme déraisonnable et illégale.

L'État le plus ennuyeux avec lequel les chauffeurs aient à traiter est celui de New-Jersey. L'excellence de ses routes, la popularité de ses villes d'été et d'hiver et sa place entre les deux plus grands centres automobiles du pays, Philadelphie et New-York, font naturellement de cet État un terrain d'excursion dé-

sirable et nécessaire. Le principal sujet de plainte est que les législateurs refusent d'accorder à une automobile le droit de traverser les frontières de l'État à moins qu'elle ne soit enregistrée comme étant une machine de New-Jersey. Le même droit doit être acquitté par le touriste qui ne fait que traverser, que par celui qui conduit sur les routes de New-Jersey 365 jours par an ; et cette situation restera probablement sans changement quelque temps encore.

Il est douteux que la majorité des automobilistes se rende compte de la confusion qui existe dans la législation automobile. Un bref résumé des conditions réelles révélera peut-être le besoin urgent d'une uniformité raisonnable. Les droits d'enregistrement vont de 25 cents dans l'Alabama jusqu'à 50 dollars dans le Texas, les uns étant perpétuels, les autres payables annuellement. Le Connecticut fixe aussi des droits d'après la force en chevaux : § 3 pour les voitures en dessous de 20 HP. ; § 5 de 20 à 30 HP. et § 10 pour les voitures au-dessus de 30 HP. New-Jersey et Vermont basent leurs droits sur l'évaluation en chevaux, mais un système entièrement nouveau a été présenté dans la nouvelle loi pour New-York, le poids de la voiture étant la base de la taxation, les droits étant de § 5 pour les machines ne dépassant pas 1.500 livres ; de § 10 pour celles de 1,500 à 2.500 livres et de § 5 en plus pour chaque 100 livres en dessus de 2.500. Ces charges sont

payées annuellement, tandis que la loi actuelle demande seulement un droit général de § 2 et l'enregistrement est considéré comme bon jusqu'à ce que la machine change de propriétaire.

Vingt et un États exemptent les touristes des charges additionnelles, la seule condition étant que le chauffeur se soit soumis aux lois de l'Etat où il habite.

Neuf États n'exonèrent pas les touristes, ce sont Alabama, Georgie, Maryland, Michigan, New-Jersey, Pennsylvania, Texas, Virginie et West-Virginie.

Il n'y a pas deux États qui soient d'accord par rapport aux restrictions sur la circulation automobile. En dépit des demandes des chauffeurs, c'est peut-être trop espérer que le public conservateur, attaché aux méthodes traditionnelles et anciennes dans beaucoup de pays, accepte immédiatement et facilement les empiétements révolutionnaires de l'automobile. Comme toutes les nouveautés d'une valeur durable, la voiture automobile en est encore à faire ses preuves ; mais, comme son utilité pratique est de plus en plus reconnue, le chauffeur recevra enfin ce qu'il demande, c'est-à-dire un traitement sensé.

Voici, au surplus, le texte exact de ce projet de loi :

« Qu'il soit mis en vigueur par le Sénat et la Chambre des représentants des États-Unis d'Amérique,
« assemblés en Congrès.

« *Section I.* — Que le terme : « Motor Vehicle »,
« tel qu'il est employé dans cette loi (excepté lors-
« qu'il aura été expressément décidé autrement),
« comprendra tous les véhicules mis en mouvement
« par n'importe quelle force autre que la force mus-
« culaire, excepté les motocyclettes et tricycles, les
« cylindres à vapeur, les pompes, les voitures de pa-
« trouille de police, les ambulances, et autres véhi-
« cules qui ne roulent que sur rails ou voies. Le
« terme *State*, tel qu'il est employé dans cette loi
« (excepté lorsqu'il aura été expressément décidé au-
« trement comprendra les territoires et districts fédé-
« raux des États-Unis.

« *Section II.* — Que les dispositions de cette loi
« s'appliqueront à toute automobile conduite d'un État
« à un autre des États-Unis ou d'un État des États-
« Unis à un pays étranger adjacent, et manœuvrée et
« conduite de cet endroit à tout autre endroit des États-
« Unis, pourvu que les dispositions de cet acte ne s'ap-
« pliquent pas aux automobiles quand elles seront
« manœuvrées ou conduites entièrement dans l'État
« qui est la résidence du propriétaire du véhicule et
« qui n'est pas engagé dans un voyage entre États
« comme il est dit plus haut ; pourvu encore que
« rien dans cette loi ne soit interprété de façon à
« engendrer un conflit avec les lois d'aucun État en
« ce qui regarde la réglementation des automobiles,
« excepté que, lorsque le propriétaire d'une automo-

« bile se sera conformé aux prescriptions de cette loi,
« sa voiture sera exempte des prescriptions des lois
« d'État en ce qui concerne l'enregistrement des au-
« tomobiles; mais ces automobiles ne seront exemp-
« tes d'aucune prescription de la loi de l'État qui est
« la résidence du propriétaire de l'automobile.

« *Section III.* — Que toute personne qui par la
« suite achètera une automobile pourra s'engager, à
« n'importe quelle époque, dans un voyage entre États
« comme il est dit plus haut, et toute personne qui a
« acquis une automobile ou en est propriétaire au
« moment du vote de cette loi et qui désire bénéficier
« des avantages et des prescriptions de cette loi, en-
« verra, soit par la poste ou autrement, au bureau de
« la Commission constituée et désignée d'après les
« prescriptions de cette loi, après paiement du droit
« d'enregistrement de § 5, une demande légalisée
« contenant :

« 1° Une brève description de la voiture à enregis-
« trer, comprenant le nom du fabricant, le numéro
« du véhicule chez le fabricant, si nombre il y a, les
« caractéristiques de la puissance motrice et le nom-
« bre de H.P. auquel est évaluée cette puissance en
« chiffre.

« 2° Le nom et l'adresse du propriétaire de cette
« automobile et l'État dans lequel il réside avec in-
« dication que ce propriétaire s'est soumis aux pres-
« criptions de la loi de l'État de sa résidence, s'il y

« en a, faites et prescrites par la législature de cet
« État en ce qui concerne :

« a) le droit du dit propriétaire de conduire son
« automobile dans les limites de cet État ;

« b) l'enregistrement et l'identification de la dite
« voiture.

« 3° L'enregistrement du numéro assigné à l'auto-
« mobile par les officiers de l'État d'après les lois de
« l'État.

« *Section IV.* — Qu'après l'envoi et l'approbation
« du bureau, comme il sera dans la suite constitué,
« d'une demande comme il a été prévu plus haut,
« le bureau ou son agent autorisé assignera à cette au-
« tomobile, comme décrite dans la demande, un nu-
« méro distinctif et il donnera au propriétaire de cette
« automobile, sous le sceau du bureau, un certificat
« d'enregistrement de cette automobile telle qu'elle a
« été décrite dans la demande envoyée, lequel certifi-
« cat mentionnera le numéro distinctif assigné à cette
« automobile, le nom de l'État de sa résidence, une
« brève description de l'automobile indiquant le nom
« du fabricant, le numéro du fabricant s'il y en a un,
« les caractéristiques de la puissance motrice et la force
« de cette puissance imprimée en H.P. ou chiffres, et le
« numéro distinctif d'enregistrement assigné à ce véhi-
« cule selon la loi de l'État dans lequel cette automo-
« bile a été enregistrée auparavant s'il a un numéro.

« *Section V.* — Que toute automobile enregistrée

« selon les prescriptions de cette loi aura le numéro
« distinctif qui lui aura été assigné par la Commission
« telle qu'elle sera constituée dans la suite, placé à
« l'avant et à l'arrière comme marque d'identifica-
« tion, et il est de plus prescrit :

« 1° Que ce numéro distinctif sera placé séparément
« et à part de tout autre numéro placé suivant les
« prescriptions de la loi de l'État sous lesquelles cette
« voiture aura auparavant été enregistrée ;

« 2° Que ce numéro distinctif comme marque
« d'identification se composera d'un placard blanc
« comme fond sur lequel apparaîtra en chiffres arabes
« noirs le numéro distinctif assigné à cette automobile
« par la Commission constituée plus tard. Ces chiffres
« ne devront pas avoir moins de 3 pouces de long et
« chaque trait pas moins d'un demi-pouce de large.
« Ce numéro devra être précédé sur le placard de
« l'initiale ou abréviation de l'État sous les lois duquel
« cette automobile a été auparavant enregistrée, en
« lettres noires qui devront avoir au moins un pouce
« et demi de haut, et ce numéro sera suivi sur le pla-
« card des lettres U. S. — Chaque lettre devant être
« de la même taille et du même caractère que les let-
« tres de l'initiale ou abréviation de l'État comme il
« est dit ci-dessus ;

« 3° Chaque automobile enregistrée d'après les pres-
« criptions de cette loi devra porter en tout temps,
« entre le coucher et le lever du soleil, au moins deux

« lampes allumées : l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.
« Les rayons de la lampe arrière devront éclairer
« toutes les parties d'un numéro distinctif porté sur cette
« partie de l'auto et la lumière de ces lampes devra
« être visible à une distance d'au moins deux cents
« pieds dans la direction où marche le véhicule et à
« une égale distance dans la direction inverse.

« *Section VI.* — Que dans le cas d'une violation
« d'une des prescriptions de cette loi par un proprié-
« taire ou conducteur d'une automobile enregistrée
« comme il est dit ci-dessus, les conséquences sui-
« vantes en découleront, c'est-à-dire :

« 1° Le propriétaire sera considéré comme ayant
« perdu tous les droits d'enregistrement payés par
« lui d'après les prescriptions de cette loi et avoir
« perdu tous les droits et privilèges accordés d'après
« cette loi. Et l'enregistrement qu'il aurait fait faire
« jusque-là, d'après les prescriptions de cette loi, de
« quelque automobile possédée ou contrôlée par ce
« propriétaire deviendra nul et sans effet immédiate-
« ment après un tel manquement ou faute du pro-
« priétaire ;

« 2° Ce propriétaire ne pourra, à aucune époque, par
« la suite, faire enregistrer aucune automobile possé-
« dée ou contrôlée par lui ou qu'il pourra acquérir
« dans la suite, au bureau de la Commission d'après les
« prescriptions de cette loi et la Commission a défense
« expresse d'accepter et d'envoyer la demande de ce

« propriétaire pour enregistrement d'aucune automob-
« ile possédée ou contrôlée par lui, excepté lorsqu'il
« aura accompli les conditions suivantes, c'est-à-dire :

« a) Le paiement par ledit propriétaire d'un droit
« pénal de § 25.

« b) L'envoi d'une nouvelle demande légalisée pour
« chaque automobile possédée ou contrôlée par ce
« propriétaire, comme pour la première fois.

« c) Le paiement à nouveau par ce propriétaire des
« droits d'enregistrement tels qu'ils ont été prévus
« ci-dessus.

« *Section VII.* — Que dans le cas où il s'agira d'un
« constructeur ou d'un marchand d'automobile, ce
« constructeur ou ce marchand fera une demande
« pour l'enregistrement de la manière indiquée ci-
« dessus, de chaque genre ou type d'automobile fabri-
« qué ou vendu par le fabricant ou le marchand. Sur
« quoi, après paiement d'un droit d'enregistrement de
« § 10, il sera assigné à ce type d'automobile un numéro
« distinctif comme marque d'identification qui sera
« placé sur chaque automobile de ce genre ou type
« enregistré de la manière prévue plus haut, et il
« sera donné à ce fabricant ou marchand un certificat
« d'enregistrement comme il est prévu ci-dessus pour
« chaque genre ou type d'automobile et autant de
« copies légalisées qu'il pourra en désirer après paie-
« ment d'un droit de 50 cents pour chaque copie.

« *Section VIII.* — Que dans le cas de vente ou

« location pour une période dépassant dix jours d'une
« automobile enregistrée au bureau de la Commission
« comme elle sera ci-après constituée, d'après les
« prescriptions de cette loi, cet enregistrement devien-
« dra nul et sans effet dans les cinq jours qui suivront
« cet événement, et le vendeur ou le loueur de cette
« auto devra immédiatement après cet événement
« retourner le certificat qui lui aura été délivré pour
« annulation, avec l'indication légalisée que cette
« automobile a été vendue ou louée pour une période
« de plus de dix jours. Dans le cas où le locataire de
« l'automobile désirerait replacer son automobile
« sous les prescriptions de cette loi, il devra, en con-
« formité avec les prescriptions de la loi, enregistrer
« de nouveau son automobile et se procurer un cer-
« tificat après paiement des droits et envoi d'une
« demande légalisée, laquelle devra indiquer notam-
« ment le nom du vendeur ou du loueur.

« *Section IX.* — Que si une automobile montre une
« marque d'identification ou numéro qui semble avoir
« été assigné à ce véhicule selon les prescriptions de
« cette loi, mais qui est fictif ou que cette automobile
« n'a aucun droit de montrer, les conséquences sui-
« vantes, en plus de celles prévues à la section V,
« plus haut, s'ensuivront, c'est-à-dire :

« 1° Chaque automobile possédée ou contrôlée ou
« acquise dans la suite par le propriétaire de l'auto-
« mobile fautive n'aura pas le droit d'être enregistrée

« d'après les prescriptions de cette loi pendant une
« période de cinq ans ;

« 2° Cette automobile et toutes les autres possédées
« par le propriétaire de l'automobile fautive, si elle
« a été enregistrée d'après les prescriptions de la loi,
« deviendra cependant immédiatement soumise à
« toutes les prescriptions de la loi de l'État dans le-
« quel cette offense aura été commise et l'enregistre-
« ment de cette automobile d'après les prescriptions
« de cette loi deviendra immédiatement nul et sans
« effet.

« *Section X.* — Que toute personne qui possédera
« ou conduira une automobile enregistrée d'après les
« prescriptions de cette loi, devra être prête, en tout
« temps et tant que cette automobile voyagera entre
« États, à montrer le certificat qui lui a été délivré,
« sur la demande des autorités compétentes soit de
« l'État ou du Gouvernement des États-Unis, pourvu
« cependant que dans le cas où ce certificat aurait
« été perdu ou égaré, le propriétaire ou conducteur
« signera un affidavit donnant le nom et l'adresse de
« celui qui le signera, le fait que le certificat a été
« perdu ou égaré, le contenu de ce certificat et le fait
« que cette automobile a été enregistrée au bureau de
« la Commission constituée par cette loi et qu'il don-
« nera cet affidavit à l'autorité qui en fera la demande ;
« en faisant et en donnant cet affidavit à l'autorité,
« le propriétaire ou le conducteur ne sera soumis à

« aucune pénalité pour cet accident, pourvu de plus
« que, à la découverte de la perte de ce certificat, le
« propriétaire de cette automobile notifie immédiate-
« ment le fait au bureau du commissaire. Sur quoi la
« Commission enverra au propriétaire un duplicata du
« certificat perdu, sur un paiement d'un droit de § 1.

« *Section XI.* — Qu'un bureau soit par cette loi
« créé et établi pour faire partie du ministère du
« Commerce et du Travail sous le nom de « Motor
« Vehicle Bureau » qui sera composé d'un commis-
« saire nommé par le président, par et avec le con-
« sentement du Sénat, avec un aide et les employés
« nécessaires comme il y sera pourvu dans la suite.

« 1° Le commissaire servira pendant cinq ans et
« jusqu'à ce que son successeur ait été nommé ou
« qualifié; mais le commissaire peut être remplacé
« par le président pour insuffisance, négligence dans
« ses devoirs ou faute dans sa charge.

« 2° Ce commissaire nommera un secrétaire qui
« servira selon son bon plaisir et dont le devoir sera
« de tenir un compte complet et fidèle des actes de
« ce bureau; de conserver au bureau général tous
« les documents et papiers confiés à ses soins; de
« préparer pour le service les papiers et notices
« selon qu'il lui sera demandé par le commissaire et
« d'accomplir tels autres devoirs que le commissaire
« pourra lui prescrire.

« 2° Ce commissaire peut aussi nommer et à son

« plaisir changer les autres employés qui lui seront
« nécessaires pour faire le travail du bureau.

« 4° Le local du bureau sera dans la cité de
« Washington, district de Colombie, dans les salles
« d'un bâtiment officiel qui sera désigné par les
« autorités compétentes.

« 5° Ce commissaire aura le pouvoir d'adopter tel-
« les lois et tels règlements qui seront nécessaires
« pour rendre effectives les prescriptions de cette
« loi. Ce commissaire aura le droit de délivrer des
« certificats et de suspendre ou d'annuler les dits
« certificats comme cela est prévu.

« 6° Au reçu d'une demande d'enregistrement
« d'une ou plusieurs automobiles, comme il est prévu
« dans la loi, le commissaire déposera cette demande
« dans son bureau et enregistrera l'automobile avec
« le nom et l'adresse de son propriétaire et les faits
« tels qu'ils sont indiqués dans la demande sur un
« livre ou répertoire qui devra être tenu dans ce but,
« sous le numéro distinctif ou marque d'identifica-
« tion assigné à cette automobile par ce commissaire
« selon les prescriptions de cette loi. Il devra s'as-
« surer que la demande légalisée est correcte et en-
« voyer au demandeur un certificat comme il est prévu
« dans la loi. Le livre ou répertoire sur lequel les
« automobiles seront enregistrées sera tenu par le
« commissaire à son bureau principal et sera ouvert
« à l'inspection de toute personne pendant des heu-

« res de bureau raisonnables. Sur demande d'une
« personne quelconque, par lettre ou autrement,
« tout renseignement à la connaissance du commis-
« saire se rapportant à une automobile enregistrée
« selon les prescriptions de cette loi, sera fourni
« d'une façon raisonnable par le commissaire à la
« personne le demandant et ce, à titre gratuit.

« 7° Toute personne, maison de commerce, corpo-
« ration ou association ou toute société de commer-
« çants, d'agriculteurs ou de fabricants, ou tout corps
« politique, toute organisation municipale se plai-
« gnant de quelque chose faite ou omise par le proprié-
« taire d'une automobile soumise aux prescriptions
« de cette loi en contravention de ces mêmes prescrip-
« tions, peut s'adresser au commissaire par pétition lé-
« galisée qui exprimera brièvement les faits. Sur quoi
« un exposé des accusations ainsi faites sera envoyé
« par le commissaire au propriétaire de l'automobile
« qui sera appelé à y répondre par un exposé légalisé,
« en écrivant dans un temps raisonnable qui devra
« être spécifié par le commissaire. Si le propriétaire
« ne répond pas à la plainte telle qu'elle est prévue,
« ou dans le délai spécifié, ou s'il apparaît qu'il y ait
« raison suffisante pour faire des recherches sur la
« dite plainte, ce sera le devoir du commissaire de
« faire une enquête sur les faits dont on se sera plaint,
« de la manière et par les moyens qui lui sembleront
« convenables. Si après cette enquête, le com-

« missaire trouve que la violation dont on s'est
« plaint a été commise, ce commissaire pourra sus-
« pendre ou annuler l'enregistrement de toute auto-
« mobile possédée ou contrôlée par le propriétaire
« de l'automobile dont on s'est plaint et imposer les
« termes ou conditions qui lui sembleront convena-
« bles pour tout nouvel enregistrement par ce pro-
« priétaire en plus de ceux déjà prévus.

« 8° Le revenu tiré de cette loi sera affecté au
« paiement des dépenses du bureau et le surplus qu'il
« pourra y avoir sera versé au Trésor des Etats-Unis.
« Les dépenses de ce bureau se composeront des sa-
« laires du commissaire, des secrétaires et des em-
« ployés et autres frais qui seront nécessaires pour
« rendre effectives les prescriptions de cette loi. Le
« commissaire aura un salaire de \$ 5.000 par an,
« payable par trimestre. Le secrétaire de la commission
« aura un salaire de \$ 2.000 payable de la manière
« prescrite par le commissaire. Le salaire de tous les
« simples employés ne dépassera pas la somme de
« \$ 1.200 par an. Le commissaire transmettra au
« secrétaire du Trésor, semestriellement, un rapport
« complet des revenus, des recettes et des dépenses
« de ce bureau.

« *Section XII.* — Que cette loi sera connue sous le
« nom de : « Motor Vehicle Act » et prendra effet
« trente jours après son approbation par le président. »

ANNEXES

1° Loi de l'Etat de New-York

Loi modifiant le chapitre 538 des lois de 1904, intitulé : « Loi ayant trait à l'enregistrement et à l'identification des automobiles et à l'usage des voies publiques par ces véhicules » prévoyant l'élargissement et la fourniture de caution par les personnes accusées de violation à la loi automobile. Votée le 3 avril 1906, avec l'approbation du gouverneur.

Votée, les trois cinquièmes de l'assemblée étant présents.

Les représentants de l'État de New-York au Sénat et à l'Assemblée mettent en vigueur ce qui suit :

Section I. — La troisième subdivision de la sixième section du chapitre 538 des lois de 1904 intitulée : « Loi ayant trait à l'enregistrement et à l'identification des automobiles et à l'usage des voies publiques par ces véhicules » est amendée par la présente loi comme suit :

Subdivision 3. — Élargissement, caution, etc.

Dans le cas où le propriétaire d'une automobile sera mis en prison pour violation d'une des prévi-

sions de cette loi, il sera immédiatement conduit devant un capitaine, ou un sergent, ou un fonctionnaire sergent de police dans n'importe quelle ville ou village, ou devant un juge de paix ou magistrat et aura droit à être immédiatement entendu; et s'il ne peut être entendu sur-le-champ, il sera relâché en donnant caution ou un acte exécuté par une Compagnie de sécurité, compagnie organisée sous les lois de cet État et ayant un dépôt d'au moins \$ 200.000 chez le surintendant d'assurance de cet État, la dite caution ou le dit acte ne devant pas dépasser l'amende maximum pour la contravention dont le propriétaire est accusé, et conditionnée de telle sorte qu'elle garantisse la comparution du propriétaire pour cette contravention, à telle époque et à tel endroit qu'il sera alors indiqué; ou en donnant un acte personnel garantissant sa comparution pour répondre de sa contravention à telle époque et en tel lieu qu'il sera indiqué, assuré par le dépôt d'une somme égale à l'amende maximum pour la contravention dont il est accusé, ou bien, au lieu de cette somme, en laissant l'automobile pour être conduite par telle personne avec cet officier. Et dans le cas où cet officier ne serait pas visible, qu'il soit immédiatement relâché, en donnant son nom et son adresse à l'officier ayant fait l'arrestation et en déposant chez cet officier une somme égale à l'amende maximum pour la contravention pour laquelle l'arrestation a été opérée,

ou au lieu de la somme, en laissant l'automobile pour être conduite par telle personne désignée par cet officier, pourvu que dans ce cas l'officier faisant l'arrestation donne un reçu par écrit, de la somme ou du véhicule, et notifie à cette personne de comparaître devant le magistrat le plus proche, dont il donnera le nom, le jour même ou le jour suivant, spécifiant le lieu et l'heure. Dans le cas où une caution serait déposée, comme cela est prévu dans cette subdivision, elle sera retournée à la personne qui l'a déposée; immédiatement après que cette personne aura donné un engagement ou acte d'une compagnie de sécurité, comme il est prévu dans cette section ou aussitôt que cette personne aura été admise à fournir caution, comme il est prévu dans la section 554 du Code de procédure criminelle, l'on retournera tout reçu ou autre garantie donnée au moment du dépôt.

Dans le cas où l'acte d'une « Security Company » ne serait pas donné, ou dans le cas où un acte personnel, avec sécurité et dépôt, ne sera pas fait par le propriétaire mis en prison, les prévisions de la section 554 du Code de procédure criminelle seront applicables.

§ art. 2. — Cette loi prendra effet immédiatement.

ANNEXE N° 1

Etat de New-York

LOI HILL-COCKS

(SANCTIONNÉE LE 3 MAI 1904)

Chap. 538

Loi relative à l'enregistrement et à l'identification des automobiles et à l'usage des routes publiques par les dites automobiles.

Devenue loi le 3 mai 1904 avec l'approbation du Gouverneur. Votée, trois cinquièmes des membres présents.

Article premier. — § 1. — Le titre abrégé de la présente loi sera: *Loi Automobile*. Excepté en ce qu'il en sera ci-après prévu, cette loi contrôlera: 1° l'enregistrement et le numérotage des automobiles et des chauffeurs, 2° leur usage des routes publiques et 3° les sanctions pénales pour infractions à toute stipulation de la présente loi.

§ 2. — *Définitions.* — Les mots et phrases employés dans la présente loi seront, sauf s'ils sont contraires ou incompatibles avec le texte pris dans le sens suivant: 1° *Véhicule à moteur (automobile)* s'appliquera à tous les véhicules mus par toute force autre que la force musculaire, exception faite des véhicules à moteur ne marchant que sur rails ou voies, pourvu que rien de ce qui est contenu dans la loi, sauf ce qui est stipulé dans le paragraphe 4 de l'article 3 de la présente loi, ne s'applique aux motocycles, motobicycles, locomotives de traction et rouleaux compresseurs de route; 2° *Routes publiques* comprendra toute grande route, route de comté, route d'État, rue publique, avenue, allée, parc, route de parc, allée cavalière ou place publique de toute cité, village ou ville; 3° *Agglomération* voudra dire: (a) le territoire d'une cité, village ou ville, contigu à une voie publique qui est, à cet endroit, couverte de constructions destinées aux affaires, (b) le territoire d'une cité, village ou ville, contigu à une route publique non destinée aux affaires, où les maisons d'habitation sur la dite route publique, et sur une distance pas moindre d'un quart de mille, ne se trouvent pas séparées en moyenne de plus de cent pieds l'une de l'autre, (c) et, également, le territoire hors d'une cité ou village, contigu à une route publique dans le rayon d'un demi-mille de tout bureau de poste, sous réserve que sur une distance d'au moins un quart de mille dans les dites limites, les maisons d'habitation sur la dite route publique se trouvent en moyenne à moins de cent pieds l'une de l'autre et sous réserve que, de plus, les autorités locales ayant la charge de la dite route publique

y auront placé, d'une façon très apparente, des avis de grandeur suffisante pour pouvoir être lus par une personne se servant de la dite route et portant les mots; « Ne pas aller à plus de dix milles », et également, une flèche indiquant dans quelle direction la vitesse doit être réduite; 4° *Autorités locales* voudra dire tous les fonctionnaires de comtés, bourgs, cités, villages ou villes de même que tous les conseils, comités et autres officiers publics des dits comtés, bourgs, cités, villages ou villes; 5° *Chauffeur* voudra dire toute personne manœuvrant une automobile soit comme ouvrier, employé ou en location.

Art. 2. — § 1. — Signalement. — Toute personne qui par la suite acquerra une automobile devra, pour chaque voiture qu'elle possédera, remplir, dans le bureau du secrétaire d'État, une fiche indiquant son nom et son adresse, en donnant une brève description de la voiture à enregistrer et indiquant le nom du fabricant, le numéro de fabrique, le genre de voiture et la puissance motrice, et cela sur une feuille préparée et fournie par le dit secrétaire dans ce but; le droit d'enregistrement sera de deux dollars.

§ 2. — *Enregistrement.* — Le secrétaire d'État devra mettre la dite fiche dans les archives de son bureau, enregistrer la dite automobile dans un livre ou index destiné à cet usage et lui attribuer un numéro distinctif.

§ 3. — *Plaque d'enregistrement.* — Le secrétaire d'État devra, immédiatement après l'enregistrement, remettre au propriétaire de la dite automobile un cachet en aluminium ou autre métal approprié qui sera de forme circulaire, d'en-

viron deux pouces de diamètre et portant timbrés les mots : « Automobile enregistrée N^o..... New-York, Motor véhicule Law » avec le numéro d'enregistrement inséré dedans : ce sceau ou cachet sera dans la suite constamment placé d'une façon apparente sur l'automobile à laquelle ce numéro aura été assigné.

§ 4. — *Propriétaires préalablement enregistrés.* — Si la voiture a déjà été enregistrée, le certificat qui a été remis à cet effet sera retourné au secrétaire d'État et à la place de ce certificat, le dit secrétaire remettra au propriétaire une plaque d'enregistrement portant le numéro du précédent enregistrement contre paiement d'un droit d'un dollar. En cas de vente de l'automobile, le vendeur, exceptions faites pour le fabricant et le commerçant, devra, dans le délai de dix jours, retourner au secrétaire d'État le sceau d'enregistrement fixé à sa voiture.

§ 5. — *Visibilité du numéro d'enregistrement.* — Toute automobile devra également avoir, en tout temps, le numéro qui lui aura été attribué par le secrétaire d'État, porté sur l'arrière du dit véhicule d'une manière facilement visible, les chiffres en caractères arabes, noirs sur fond blanc, chacun n'ayant pas moins de trois pouces de hauteur et chaque trait n'ayant pas moins d'un demi-pouce de largeur et également, comme faisant partie du dit numéro, les lettres initiales de l'État, en noir sur fond blanc, les dites lettres n'ayant pas moins d'un pouce de hauteur.

§ 6. — *Enregistrement par les fabricants ou négociants.* — Le fabricant d'automobiles ou le négociant en automobi-

les devra faire enregistrer un véhicule de chaque genre ou type fabriqué par lui ou dont il fait commerce et il aura droit à autant de plaques d'enregistrement en duplicata qu'il désirera pour chaque sorte de voitures fabriquées par lui ou dont il fera commerce sur paiement d'un droit additionnel de 50 cents pour chaque sceau en duplicata. Si la plaque d'enregistrement et le numéro correspondant sont ensuite fixés et montrés sur chaque véhicule du dit type, comme cela est prévu dans le présent article, tant que le dit véhicule sera manœuvré sur les routes publiques, cela sera considéré comme une soumission suffisante aux prescriptions des alinéas 1, 3, 5 et 8 du présent article jusqu'à la vente ou la location du dit véhicule.

Rien dans le présent paragraphe ne sera interprété comme s'appliquant à une automobile employée par un fabricant ou commerçant pour son usage personnel ou en location.

§ 7. — *Plaque ou numéro fictifs.* — Aucune automobile ne pourra être manœuvrée sur la voie publique trente jours après la mise en vigueur de la présente loi si elle porte un sceau d'enregistrement ou numéro appartenant à une autre voiture, ou un sceau et numéro fictifs.

§ 8. — *Interdiction d'employer des voitures non enregistrées.* — Aucune automobile ne devra être employée ou manœuvrée sur les routes publiques trente jours après que la présente loi entrera en vigueur, si le propriétaire ne s'est pas conformé, sous tous les rapports, au présent article, à moins qu'une personne achetant une automobile d'un fabricant, commerçant ou autre individu, après la mise en vigueur

de la présente loi, soit autorisée à manœuvrer cette automobile sur les routes publiques pendant une période de cinq jours après l'acquisition et la livraison de la dite automobile, et pourvu que, durant la dite période, l'automobile porte le numéro d'enregistrement du précédent propriétaire avec lequel elle a été conduite ou par lequel elle aurait pu être conduite.

§ 9. — *Exemption des propriétaires non résidents.* — Les clauses du présent article ne s'appliqueront pas aux automobiles appartenant aux non-résidents dans cet État, pourvu que les dits propriétaires se soient conformés à toute loi exigeant l'enregistrement des propriétaires d'autos en vigueur dans l'État, territoire ou district fédéral de leur résidence, et le numéro d'enregistrement montrant l'initiale du dit État, territoire ou district fédéral, devra être visible d'une façon apparente sur la dite automobile conformément à ce qui a été stipulé dans le présent article.

Art. 3. — § 1. — *Vitesse permise.* — Nul ne devra manœuvrer une automobile sur une route publique à une vitesse supérieure à ce qui est raisonnable et convenable, eu égard à la circulation et à l'emploi de la route publique, ou de façon à mettre en danger la vie ou les membres de toute personne ou la sécurité de toute propriété ; ou, en tout état de cause, sur toute voie publique à proximité de laquelle le territoire est aggloméré, à une vitesse supérieure à un mille en six minutes, ou ailleurs dans une cité ou village, à une vitesse supérieure à un mille en quatre minutes, ou ailleurs hors une cité ou village, à une vitesse supérieure à un mille en trois mi-

nutes; soumis, en outre, aux autres stipulations de la présente loi.

§ 2. — *Vitesse aux croisements, etc.* — A l'approche d'un pont, écluse, courbe accentuée ou descente et aussi en traversant les dits pont, écluse, courbe ou descente, toute personne manœuvrant une automobile l'aura sous son contrôle et la manœuvrera à une vitesse ne dépassant pas un mille en quinze minutes et à l'approche d'un carrefour de routes publiques à une vitesse raisonnable et convenable en tenant compte de la circulation ayant lieu à ce moment sur la dite route et de la sécurité publique...

§ 3. — *Rencontre de chevaux, etc.* — En approchant d'une personne marchant sur une route, d'un cheval, de chevaux ou autres animaux de trait, montés, conduits ou attelés, toute personne manœuvrant une automobile donnera un avertissement raisonnable de son approche et prendra toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité de la dite personne ou du dit animal, et, dans le cas de chevaux ou autres animaux de trait, toutes précautions utiles pour ne pas les effrayer.

§ 4. — *Arrêt sur signal.* — Toute personne manœuvrant une automobile, une motocyclette ou motobicycle, devra, sur demande ou signal fait en levant la main par une personne montant ou conduisant un cheval ou des chevaux rétifs ou autres animaux de trait, arrêter immédiatement la dite automobile, motocyclette ou motobicycle, et si elle va dans une direction opposée, elle devra rester stationnaire aussi longtemps que cela pourra être raisonnable pour permettre au dit che-

val ou animal de passer, et si elle va dans la même direction, elle devra employer la prudence nécessaire en dépassant le dit cheval ou animal ; pourvu que, dans le cas où le dit cheval ou animal semblerait fortement effrayé ou si la personne manœuvrant l'automobile, la motocyclette ou motobicycle en est requise, la dite personne devra s'arrêter aussi longtemps qu'il sera raisonnablement nécessaire pour éviter tout accident et assurer la sécurité des tiers.

§ 5. — *Obligation de donner ses nom et adresse.* — En cas d'accident survenu à une personne ou à une propriété sur les routes publiques par le fait d'une automobile, la personne manœuvrant ladite voiture devra s'arrêter et sur demande de la personne blessée ou de toute autre personne présente, lui donner son nom et son adresse et si l'automobile ne lui appartenait pas, le nom et l'adresse du propriétaire réel.

§ 6. — *Courses de vitesse et autres.* — Les autorités locales pourront, malgré les autres stipulations de cet article, désigner spécialement et pour un temps déterminé une route publique pour y disputer des courses de vitesse ou autres, lesquelles devront être organisées de façon à assurer la sécurité du public.

Art. 4. — § 1. — *Règlements de routes.* — Lorsqu'une personne manœuvrant une automobile rencontrera sur la route publique toute autre personne montant ou conduisant un cheval ou des chevaux ou autres animaux de trait ou tout autre véhicule, ladite personne manœuvrant ladite automobile devra la diriger en temps voulu vers la droite du cen-

tre de la route publique, de façon à passer sans collision. Toute personne conduisant une automobile devra, en dépassant un cheval ou un animal de trait ou un autre véhicule, passer à gauche desdits et le cavalier ou conducteur dudit cheval, animal de trait ou autre véhicule devra, aussitôt que possible, tourner à droite, de façon à laisser le passage libre sur la gauche. Telle personne conduisant une automobile devra, à l'intersection des routes publiques, rester à droite de l'intersection des centres desdites routes lorsqu'elle tourne à droite et passer à droite de ladite intersection lorsqu'elle tourne à gauche. Rien dans le présent paragraphe ne devra cependant s'entendre comme limitant la signification ou l'effet des stipulations de l'article 3 de la présente loi.

§ 2. — *Freins, phares, trompes, etc.* — Toute automobile mise en usage sur la voie publique devra être munie de freins bons et efficaces et avoir également une cloche, trompe ou autre signal convenable; elle devra être construite de façon à montrer, durant la période allant depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant son lever, deux lampes avec feux blancs visibles à une distance raisonnable dans la direction où va l'automobile et faisant voir le numéro d'enregistrement de l'automobile en chiffres arabes séparés n'ayant pas moins d'un pouce de haut et pas moins d'un quart de pouce de large, et elle devra également avoir un feu rouge visible dans l'autre direction.

§ 3. — *Ordonnances locales interdites.* — En conformité avec les stipulations de la présente loi, les autorités locales n'auront aucun pouvoir pour établir, mettre en vigueur ou

maintenir toutes ordonnances, règles ou règlements exigeant de n'importe quel propriétaire ou conducteur d'une automobile une licence ou permis pour se servir des routes publiques, ou excluant ou prohibant à toute automobile dont le propriétaire s'est conformé à l'article 2 de la présente loi, l'usage des dites routes publiques, exception faite de tels promenade, cours, route qui ont été ou qui pourront être réservés spécialement par la loi pour l'usage exclusif des chevaux et voitures légères ou excepté, comme ci-inclus, tout règlement ayant trait à l'enregistrement ou au numérotage des automobiles prescrivant une vitesse moindre que celle spécifiée ici, ou l'usage des routes publiques d'une façon contraire ou incompatible avec les stipulations de la présente loi; et toutes ordonnances, règles ou règlements actuellement en vigueur sont ici déclarés n'avoir aucune validité ni effet; sous réserves, toutefois, que les autorités locales des villes et villages incorporés peuvent limiter par ordonnances, règles ou règlements, à l'avenir, la vitesse des automobiles sur les routes publiques, à la condition que les dits ordonnances, règles et règlements fixeront la même vitesse pour tous les autres véhicules, ladite limite de vitesse ne devant pas être, en aucun cas, inférieure à un mille en six minutes dans les villages incorporés et à condition également que les dits villes ou villages feront placer visiblement, sur chaque route principale où se trouve la ville ou le village et sur chaque route principale où la vitesse change, des avis de dimension suffisante pour qu'ils puissent être facilement lus par les personnes se servant de la route, portant les mots :

« ralentir à la vitesse de... milles » (la limite de vitesse étant indiquée) et également une flèche indiquant la direction où la vitesse doit être réduite ou changée et de plus, à condition également que les dits ordonnances, règles ou règlements fixeront les pénalités pour violation des dits, pénalités similaires et non supérieures à celles établies par les dites autorités locales pour excès de vitesse par les véhicules autres que les automobiles et ces pénalités annuleront celles spécifiées à l'article 6 de la présente loi, sous réserve de plus que rien de contenu dans le présent acte ne pourra être considéré comme limitant le pouvoir des autorités locales d'établir, mettre en vigueur et maintenir d'autres ordonnances, règles ou règlements se rapportant aux automobiles offertes au public en location.

§ 4. — *Parcs, avenues, cimetières exceptés.* — Les autorités locales peuvent, malgré les stipulations de la présente loi, établir, mettre en vigueur et maintenir tels ordonnances, règles ou règlements raisonnables concernant la vitesse à laquelle pourront marcher les automobiles dans les parcs ou avenues de parcs dans l'intérieur d'une ville ; mais, dans ce cas, elles devront, par des avis à l'entrée de chaque parc et le long des avenues, indiquer très apparemment la limite de vitesse permise ou requise et elles pourront interdire aux automobiles l'entrée des cimetières ou terrains servant à l'ensevelissement des morts.

§ 5. — *Aucun effet sur les droits à des dommages et intérêts.* — Rien dans la présente loi ne pourra être interprété comme diminuant ou restreignant les droits de tout tiers

d'intenter une action civile en dommages-intérêts par suite de préjudices (blessures, dommages, etc.) occasionnés à la personne ou à la propriété par suite de l'usage négligent des routes par une automobile ou son propriétaire, ou son employé, ou son agent.

Art. 5. — § 1. — Rédaction et renvoi d'une déclaration de chauffeur. — Toute personne qui, par la suite, désirera conduire une automobile comme chauffeur, devra envoyer au bureau du secrétaire d'État sur une formule qui lui sera fournie par ledit secrétaire, une déclaration qui indiquera ses nom et adresse, la marque de fabrique et le genre de force motrice de la ou des voitures qu'elle est capable de conduire, et elle aura à payer un droit d'enregistrement de deux dollars.

§ 2. — Enregistrement du chauffeur. — Le secrétaire d'État devra ensuite classer la dite déclaration dans son bureau, enregistrer le dit chauffeur dans un livre ou index à tenir à cet usage et lui assigner un numéro.

§ 3. — Insigne, marque de chauffeur. — Le secrétaire d'État devra, immédiatement après l'enregistrement et sans autre droit, donner au chauffeur une plaque (marque ou insigne) en aluminium ou autre métal approprié qui sera de forme ovale et dont le plus grand diamètre ne devra pas dépasser deux pouces et portant imprimés les mots: « Chauffeur enregistré N° , New-York, Motor Vehicle Law » avec le numéro d'enregistrement. Ladite plaque devra ensuite être portée par le chauffeur épinglée sur son vêtement à une place apparente toutes les fois qu'il conduira une automobile sur les routes

publiques. Si l'opérateur ou chauffeur a déjà été enregistré au bureau du secrétaire d'État, le certificat qui lui a été alors donné devra être retourné au secrétaire d'État qui lui remettra en échange une plaque de chauffeur contre paiement d'un droit d'un dollar.

§ 4. — *Fausse plaque.* — Tout chauffeur ayant été enregistré comme il est dit ci-dessus, n'autorisera volontairement personne à porter sa plaque, ni personne ne pourra, en conduisant une automobile, porter une plaque appartenant à une autre personne ou une plaque fausse.

§ 5. — *Chauffeur non enregistré ne peut conduire.* — Aucune personne ne pourra conduire une automobile comme chauffeur sur les routes publiques trente jours après la mise en vigueur de la présente loi, à moins qu'elle se soit soumise, sous tous les rapports, aux exigences du présent article.

Art. 6. — § 1. — *Pénalités pour excès de vitesse, etc.* — Les violations de n'importe quelle stipulation du paragraphe 5 de l'article 2, ou du paragraphe 7 de l'article 2, ou de l'article 3 ou de l'article 5 de la présente loi, ou de toute ordonnance, règle ou règlement adoptés par les autorités locales, conformément à la subdivision 4 de l'article 4 de la présente loi, seront considérées comme délits punissables par une amende n'excédant pas cent dollars pour la première contravention, par une amende non inférieure à cinquante dollars ni supérieure à cent dollars ou un emprisonnement ne dépassant pas trente jours ou les deux pour le second délit et punissable d'une amende minimum de cent dollars ni maxi-

mum de deux cent cinquante dollars et un emprisonnement maximum de trente jours pour un troisième ou subséquent délit.

§ 2. — *Pénalités pour autres violations.* — La violation de toute autre stipulation de la présente loi sera punie d'une amende ne dépassant pas vingt-cinq dollars pour le premier délit, d'une amende non inférieure à vingt-cinq dollars ni supérieure à cinquante dollars pour le second délit et d'une amende non inférieure à cinquante dollars ni supérieure à cent dollars ou un emprisonnement ne dépassant pas dix jours, ou des deux ensemble pour un troisième ou subséquent délit.

§ 3. — *Mis en liberté, caution, etc.* — Au cas où le propriétaire d'une automobile sera arrêté pour violation de quelque stipulation de la présente loi, il sera immédiatement traduit devant un capitaine ou un sergent de police (ou en faisant fonctions) dans toute ville ou village ou devant un juge de paix ou magistrat, et aura le droit d'être aussitôt entendu ; et si la dite audition ne peut alors avoir lieu, il devra être relâché en prenant l'engagement de paraître, pour répondre à la dite violation, à tels heure et lieu qui lui seront alors indiqués — et après le dépôt d'une somme égale à l'amende maximum qui pourrait lui être infligée pour le délit reproché ou, au lieu de cela, en laissant l'automobile conduite par lui en dépôt au dit fonctionnaire ; ou, au cas où le dit fonctionnaire ne serait pas visible, il devra être immédiatement relâché en donnant son nom et son adresse à l'agent ayant procédé à l'arrestation et en lui déposant une somme égale à

l'amende maximum qui pourrait lui être infligée pour le délit commis ou en laissant l'automobile conduite par lui entre les mains du dit agent, sous réserve que, dans ce cas, l'agent qui aura procédé à l'arrestation devra donner un reçu écrit pour la dite somme ou pour le véhicule et notifier au dit propriétaire d'avoir à comparaître devant le magistrat le plus proche, dont il donnera le nom, pour ce jour-là ou le jour suivant, et en stipulant l'endroit et l'heure. Au cas où un dépôt sera fait, comme il est prévu ci-dessus, il sera retourné au déposant aussitôt que la dite personne sera admise à déposer caution comme il est prévu par le paragraphe 554 du Code de procédure criminelle et les reçus ou autres garanties donnés pour son dépôt lui seront rendus au moment du versement de la dite caution. Au cas où la caution ou le dépôt ne seront pas donnés par un propriétaire ainsi emprisonné, les stipulations du paragraphe 554 du Code de procédure criminelle seront appliquées.

§ 7. — *Lois abrogées.* — Toutes les lois ou parties de lois incompatibles avec la présente ou contraires à celle-ci sont abrogées par la présente loi, dans la mesure où elles sont incompatibles ou contraires.

§ 8. — *Date d'entrée en vigueur de la présente loi.* — La présente loi entrera en vigueur de suite. Toutefois, aucune pénalité ne sera imposée pour violation des stipulations de l'article 2 ou de l'article 5 de cette loi, commise avant trente jours après que la loi aura été mise en vigueur.

ANNEXE N° 2

Résumé des lois automobiles dans les différents Etats de l'Union.

ÉTATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
Alabama.	Le propriétaire doit enregistrer la voiture devant le : « Probate Judge » de la résidence. Coût : 25 cents. Certificat non transférable. L'enregistrement n'est pas requis pour les manufacturiers ou marchands, à moins que la voiture soit pour leur usage.	Aucune disposition pour les numéros et les lanternes. La voiture doit avoir des freins et un pot d'échappement. Pas d'odeur désagréable.	Ils sont traités comme les résidents.	8 milles à l'heure, excepté sur les chaussées et les digues n'ayant pas plus de 20 pieds de large, où la vitesse est de 4 milles. Sur un signal devant un cheval effrayé ou rétif, la machine doit stopper.	De \$ 20 à \$ 100 pour la première fois et pour les autres de pas plus de \$ 50 à \$ 200 ou 30 jours de prison. De \$ 50 à 6 mois de prison.	Rien dans la loi.
Arizona.						
Arkansas.						
California.	Le propriétaire doit donner ses noms, adresse, et une brève description de la voiture au secrétaire d'Etat. Coût : \$ 2. Les manufacturiers et marchands doivent enregistrer une voiture de chaque sorte. Duplicata des sceaux d'enregistrement : 50 cents.	Le cachet rond en métal fourni par le secrétaire d'Etat doit être exposé sur la voiture. Le dit cachet doit être retourné au secrétaire d'Etat en cas de vente. Le numéro d'enregistrement placé à l'arrière. Les numéros doivent avoir 3 pouces de haut. Chaque trait d'un demi-	Les non résidents temporaires dans l'Etat, sont exempts du droit d'enregistrement pourvu qu'ils aient à l'arrière le numéro d'enregistrement de leur Etat.	La vitesse doit toujours être raisonnable, 10 milles à l'heure dans les endroits construits. 15 milles à l'heure ailleurs dans les municipalités. 20 milles à l'heure en dehors des municipalités. 4 milles à l'heure en approchant des ponts,	A la première contravention pas plus de \$ 100 ou un emprisonnement ne dépassant pas 30 jours ou les deux. La seconde contravention de \$ 50 à 100 ou un emprisonnement ne dépassant pas 30 jours ou les deux. Les contraventions suivantes de \$ 100 à 250, ou un emprisonnement.	Ils doivent avoir une licence, dont le coût est \$ 2.

La plaque fournie par le secrétaire d'Etat doit être portée quand on conduit.

Le ponce de large, avec le nom de l'Etat en abrégé : 4 ponce de haut. Les caractères doivent être noirs sur fond blanc. Deux lumières blanches en avant montent le numéro d'enregistrement d'un ponce de haut ; une lumière rouge à l'arrière, doit être allumée une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever. Avoir des freins et un signal pour avertir de son approche les piétons et conducteurs de chevaux.

California (suite)

barrage, courbe ou descente rapide. On doit arrêter sa voiture au signal d'une personne conduisant un cheval rétif ; et arrêter le moteur si besoin est.

ment ne dépassant pas 30 jours ou les deux.

Colorado.

Pas de loi sur les automobiles.

Le certificat d'enregistrement donné par le secrétaire d'Etat doit être renouvelé annuellement.

Coût : \$ 3 pour les voitures de moins de 20 HP.

\$ 5 de 20 à 30 HP.

\$ 10 au-dessus de 30 HP.

Pour les motocyclistes 50 cents chaque.

Les manufacturiers et marchands doivent obtenir un numéro général pour toutes les machines qu'ils possèdent ou contrôlées par eux jusqu'à leur vente. Pour les marchands le coût est \$ 10.

Pour les manufactu-

Les plaques numérotées doivent être données par le secrétaire d'Etat, ayant la lettre initiale de l'Etat et les numéros pas moins de 4 ponce de haut. Chaque trait ayant au moins un 1/2 ponce de large. Plaque attachée à l'avant et à l'arrière pour empêcher les oscillations. Pas plus de 2 numéros d'enregistrement ne doivent être placés à l'avant et à l'arrière. Pour les motocyclistes la lettre initiale de l'Etat et des chiffres d'au moins 1 ponce de haut. Une lumière blanche à l'avant visible à 200 pieds et rouge à l'ar-

Les non résidents s'étant conformés aux exigences de l'enregistrement dans l'Etat ou le territoire de leur résidence et ayant en leur possession une preuve de leur identité sont dispensés d'un nouvel enregistrement et de la licence pourvu qu'ils ne soient pas plus de 10 jours successifs à chaque fois. Une condamnation pour violation des règlements sur la vitesse supprimée cette exemption.

On ne doit pas conduire témérairement ou à une vitesse déraisonnable ; en faisant attention à la largeur de la route, à son trafic et à son usage. Qu'il n'y ait pas de danger pour la vie ou la propriété. Une vitesse de 25 milles à l'heure sur une distance d'un huitième de mille est la première approximation de violation des règlements de vitesse. La vitesse doit être plus petite en approchant d'un piéton, d'un cheval, d'un tournant, d'un pont, d'une courbe dangereuse, d'un carrefour, d'une descente rapide ou en traversant

Pour la violation des règlements de vitesse ou quand le conducteur est ivre, ou dans une course, ou par suite d'un pari, l'amende ne dépasse pas \$ 200 ou 30 jours de prison ou les deux pour la première contravention. Pas plus de \$ 500 ou 60 jours de prison, ou les deux pour les contraventions suivantes. Pour les autres contraventions, pas plus de \$ 100 ou 30 jours de prison, ou les deux.

A partir de 18 ans on peut obtenir une licence, et la renouveler annuellement. Le secrétaire d'Etat peut la retirer. Coût \$ 2.

Connecticut.

Delaware (suite)	Enregistrement annuel coût § 2. Pour la licence le demandeur doit être qualifié devant le conseil des examinateurs désignés par les commissaires du district de Columbia. Pas de droit. Une personne n'ayant pas de licence peut conduire pourvu qu'elle soit accompagnée par une personne en ayant une. Le secrétaire du comité d'automobile peut délivrer des permis temporaires.	Le besoin d'être éclairé. Avoir des freins et une corne. L'usage des chaînes sur les bandes des roues est défendu excepté où il y a de la boue, des rails sur l'asphalte, des blocs de Belgique, ou un pouce de glace ou de neige durcie.	Les lettres de créance de l'Etat de résidence suffisent si le numéro et l'initiale sont apparents, mais les non résidents doivent enregistrer le véhicule chez le secrétaire du comité automobile dans les 24 heures après leur arrivée, et enregistrement leur donnant le droit de conduire pendant 60 jours.	12 milles à l'heure dans la limite des habitations, 15 milles dans les parcs. 8 aux croisements de rues. 6 aux tournants. 4 dans certaines rues et à certains croisements. 20 milles en dehors, 12 milles en croisant ou dépassant une voie. On doit s'arrêter, § 40.	quand un animal est effrayé si besoin est. et sur condamnation la licence peut être enlevée pour une année.	Le conducteur qui n'a pas de permis ou qui viole les règlements est passible d'une amende n'exécédant pas \$ 40.
District de Columbia	Les numéros ne se cèdent pas. Deux lumières convenables à l'avant, une de chaque côté et une à l'arrière à gauche éclairant en blanc le numéro et ayant un feu rouge une 1/2 heure après le coucher du soleil jusqu'à tout le temps que la voiture marchera pendant la nuit. On doit avoir un signal.	Le coût d'enregistrement couvre les frais de la plaque pour les numéros. Ces derniers ne doivent pas avoir moins de 3 pouces de haut à l'arrière de la voiture avec les initiales D. C. Les numéros ne se cèdent pas. Deux lumières convenables à l'avant, une de chaque côté et une à l'arrière à gauche éclairant en blanc le numéro et ayant un feu rouge une 1/2 heure après le coucher du soleil jusqu'à tout le temps que la voiture marchera pendant la nuit. On doit avoir un signal.	Sont exemptés du paiement de la licence pour 30 jours mais ils doivent montrer la licence de quelque autre Etat.	4 milles à l'heure aux tournants, dangereux, ponts, côtes et intersections. Autre part une allure raisonnable doit être conservée, pour être toujours maître de sa voiture. On doit arrêter la voiture sur un signe, et pas plus de \$ 250.	Première contravention pas plus de \$ 100. Deuxième contravention pas moins de \$ 50 et pas plus de \$ 100 ou un emprisonnement de 5 à 30 jours. A la troisième contravention ou plus dans l'année de \$ 50 à 250, et un emprisonnement de 30 jours à 6 mois. Pour conduire sans permis ou autre contravention pas plus de \$ 40.	Les chauffeurs doivent avoir une licence dont le prix est § 2.
Florida.	Le propriétaire ou conducteur doit envoyer une brève description de la machine au secrétaire d'Etat. Coût de l'enregistrement § 2. Pas de limite de temps. Le certificat ou permis de conduire doit,	Les numéros ne doivent pas avoir moins de 3 pouces de long et 2 pouces de large, à l'arrière du véhicule, 2 lanternes doivent être allumées entre le coucher et le lever du soleil. On doit faire entendre un signal en approchant des piétons ou	Sont exemptés du paiement de la licence pour 30 jours mais ils doivent montrer la licence de quelque autre Etat.	4 milles à l'heure aux tournants, dangereux, ponts, côtes et intersections. Autre part une allure raisonnable doit être conservée, pour être toujours maître de sa voiture. On doit arrêter la voiture sur un signe, et pas plus de \$ 250.	Première contravention pas plus de \$ 100. Deuxième contravention pas moins de \$ 50 et pas plus de \$ 100 ou emprisonnement n'exécédant pas 30 jours ou les deux. Troisième contravention pas moins de \$ 100 et pas plus de \$ 250.	Les chauffeurs doivent avoir une licence dont le prix est § 2.

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
Florida (suite).	être porté par celui qui conduit. L'enregistrement n'est plus valable en cas de vente de la machine.	d'une personne conduisant un cheval.		d'une personne conduisant un cheval et arrêter le moteur si besoin est.	ou un emprisonnement n'excédant pas 60 jours. Pour manque d'enregistrement, ou de lanterne, trompe, etc., pas plus de \$ 100. Pour les autres contraventions, à la première pas plus de \$ 25, à la deuxième pas moins de \$ 25 et pas plus de \$ 50, et pour les autres pas moins de \$ 50 et pas plus de \$ 100 ou 10 jours de prison ou les deux.	
Géorgia (appliqué seulement au comté de Cartoosa).	Enregistrement par le clerc de la cour supérieure du comté de Cartoosa.	Les numéros doivent être apparents et avoir 2 pouces 1/2 sur 1 1/2 comme grandeur. On doit faire marcher un signal lorsqu'on approche par derrière d'une personne conduisant un cheval ou une mule.	Comme pour les résidents.	10 milles à l'heure. 2 milles quand on dépasse un animal traînant un véhicule allant dans la même direction. On doit arrêter la voiture et le moteur au moins à 150 pieds d'un animal traînant une voiture venant en sens opposé. On doit s'arrêter à 200 pieds d'un cheval ou mule attaché à un poteau.	Toute violation pour délit est punissable d'après la section 1039, vol. 3, Code de 1895.	Rien.
Idaho.						

Pas de lois automobiles.

Illinois

Le propriétaire doit donner au secrétaire d'Etat son nom, adresse, et une brève description de la machine dans les 10 jours de l'acquisition.	Le sceau métallique du secrétaire d'Etat doit être attaché à la voiture. Le numéro d'enregistrement doit être placé à l'avant et à l'arrière. Les numéros doivent avoir 4 pouces de haut, les traits d'un 1/2 pouce de large avec les lettres « Ill » de 1 pouce de haut. Caractères noirs sur fond blanc. Du coucher jusqu'à 1 heure avant le lever on doit avoir 2 lumières blanches à l'avant, visibles à 200 pieds avec les numéros et les lettres « Ill » placés sur les verres des lanternes. Des freins et signaux qu'on doit faire marcher à l'approche d'un piéton ou cheval.	Sont exempts de l'enregistrement s'ils ont sur leur voiture à l'avant et à l'arrière les numéros d'enregistrement de la voiture propre à l'Etat et les initiales de l'Etat.	6 milles à l'heure aux cons. 15 milles dans les parties habitées. 12 dans les quartiers commerçants des villes, cités ou villages. Ailleurs 20 milles à l'heure, mais toujours une vitesse raisonnable. On doit s'arrêter devant un cheval effrayé.	Pour violation aux prescriptions de l'enregistrement, des numéros, lampes ou pour faux numéros ou pour manque de freins ou signal : \$ 25. Pour excès de vitesse ou course, ou pour manque d'arrêt devant un cheval effrayé. \$ 200. Pour oubli de porter la plaque de la licence. \$ 15. Les autres violations n'excèdent pas \$ 100. Pour la seconde contravention dans les 6 mois, l'amende peut être doublée et la licence ou certificat enlevé mais pas pour plus de 30 jours. A la troisième ou suivantes contraventions dans les 6 mois, la licence ou certificat peut être enlevé pour 3 mois au plus.	Le coût de la licence pour les chauffeurs conduisant comme employés loués est de \$ 1. En conduisant on doit avoir l'insigne de la licence.
---	--	---	---	--	---

Indiana

Le secrétaire d'Etat délivre les numéros. Coût \$ 1. Pas de limite de temps. L'enregistrement n'est pas cessible. Les manufacturiers et marchands doivent enregistrer une machine de chaque style ou type. Les sceaux pour duplicata coûtent 50 cents chacun.	Numéros noirs sur blanc n'ayant pas moins de 4 pouces de haut et des traits d'un 1/2 pouce de large ; placés à l'avant et à l'arrière avec les 3 premières lettres du nom de l'Etat de 4 pouces de haut. On doit aussi placer le sceau métallique circulaire délivré par le secrétaire d'Etat. Quand la machine est vendue, l'enregistre-	Sont exempts de l'enregistrement s'ils ont sur leur voiture à l'avant et à l'arrière les numéros d'enregistrement et les initiales de leur Etat.	8 milles à l'heure dans les parties où les constructions sont près à près. 15 milles dans les autres parties des municipalités. 20 milles en dehors des municipalités. En approchant d'un pont et en le traversant, d'un barrage, courbe de descente ou intersection de routes, le conducteur doit être maître de sa machine et	Pour la première contravention, amende ne dépassant pas \$ 50. Pour la seconde, pas plus de \$ 100. Pour la troisième ou les suivantes, pas plus de \$ 200.	
---	---	--	---	---	--

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALTÉS	CHAUFFEURS
Indiana (suite).		ment est annulé mais l'ancien numéro peut être donné par un nouvel enregistrement. A la nuit avoir des lampes allumées. Avoir des freins efficaces et un signal approprié, que l'on doit faire marcher en approchant d'une personne conduisant un cheval.		avoir une allure raisonnable. En dépassant un cheval ou un autre animal de trait ou de ferme 6 milles à l'heure. Arrêt sur la demande d'une personne conduisant un animal.		
Iowa	Le propriétaire doit donner ses noms, adresse et une brève description de la machine au secrétaire d'Etat. Le coût de l'enregistrement est de \$ 5. L'enregistrement est annulé par la vente de la voiture, mais on peut donner les anciens numéros. Les marchands doivent porter annuellement au secrétaire d'Etat au 1 ^{er} juillet ou avant pour avoir un numéro de vendeur ou enregistrer chaque voiture séparément. Le coût d'enregistrement des marchands est \$ 10.	Le sceau en métal montrant le numéro d'enregistrement est fourni par le secrétaire d'Etat et doit être placé sur la voiture. Le propriétaire doit fournir la plaque numérotée placée à l'arrière, dont les numéros doivent avoir 3 pouces de haut, les lettres IA, de 2 pouces de haut, les traits d'un 1/2 pouce de large. Une ou plusieurs lampes dont une blanche à l'avant et une rouge à l'arrière entre 1 heure après le coucher jusqu'à 1 heure avant le lever. Avoir des freins puissants et un signal convenable.	Il suffit du numéro et de l'initiale de l'Etat placée à l'arrière.	La vitesse doit toujours être raisonnable, 10 milles à l'heure dans les parties habitées des municipalités, 15 milles dans les autres parties des municipalités, 20 milles en dehors des municipalités. La vitesse doit toujours être ralentie en approchant des intersections, pont, courbe ou descente rapide.	Première contravention, pas plus de \$ 25. Contraventions suivantes, pas moins de \$ 25 ou plus de \$ 50, ou un emprisonnement excédant pas 30 jours.	

Kansas	Pas de prescriptions particulières. On doit consulter les autorités locales.	Pas de règlements au sujet des numéros. Une ou plusieurs lanternes à lumière blanche entre 4 heure après le coucher jusqu'à 1 heure avant le lever.	Pas de règlements.	La vitesse doit toujours être raisonnable. 10 milles à l'heure dans les districts très peuplés. 20 ailleurs. On doit réduire la vitesse aux tournants.	Les pénalités ne doivent pas excéder \$ 100.
	Pas de règlements sur ce point. On doit consulter les autorités locales.	Pas de règlements au sujet des numéros. Une lumière blanche à l'avant et une rouge à l'arrière entre le coucher et le lever du soleil.	Pas de règlements.	La vitesse doit toujours être raisonnable. 6 milles à l'heure aux tournants, ponts, croisements et descentes. 15 milles ailleurs.	De \$ 10 à \$ 100.
Louisinia	Pas de prescriptions d'Etat.	<i>Pas de lois automobiles.</i> Les voitures automobiles sont réglementées par les prescriptions des surveillants des paroisses ou comtés ou par des ordonnances municipales.			
	Une demande contenant le nom, l'adresse du demandeur et la description de la machine, doit être envoyée au secrétaire d'Etat. Le certificat d'enregistrement doit être porté sur la voiture. Coût d'enregistrement : \$ 2. Pas de limite de temps.	Le secrétaire d'Etat fournit deux plaques numérotées. Les numéros doivent avoir 4 pouces de haut et avoir le mot « Machine » d'un pouce de haut. Plaque à l'avant et à l'arrière. Pour les motocyclettes un numéro arrière suffit. Une lanterne allumée entre : une heure après le coucher jusqu'à une heure avant le lever. Avoir un signal pouvant s'étendre à 300 pieds.	Ils peuvent conduire à moins que ce ne soit interdit par des ordonnances. Avoir à l'avant et à l'arrière de la voiture le numéro de la licence de leur propre Etat et le nom de l'Etat en lettres d'au moins un pouce de haut.	La vitesse doit toujours être raisonnable. 8 milles à l'heure dans les cités, villes, etc., son à moins qu'une plus grande vitesse soit permise par les ordonnances locales. 15 milles ailleurs. On doit s'arrêter au signal d'une personne conduisant un cheval. Il y a certaines restrictions spéciales pour certaines rues dans les villes de Castine, Blue Hill, M.-Desert, Camden, et Lincolnville.	Amende ne dépassant pas \$ 50, ou pas plus de 10 jours de prison.
Maine	L'enregistrement n'est plus valable à la vente de la voiture. La licence des conducteurs coûte \$ 2. Pour les manufacturiers et marchands, l'enregistrement coûte \$ 10. Une personne n'ayant pas de licence peut conduire une voiture si elle est accompagnée par un conducteur en ayant une.				

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALTÉS	CHAUFFEURS
	Les propriétaires résidents doivent envoyer au secrétaire d'Etat, un affidavit de leur compétence à conduire la machine et un état descriptif de la machine. Coût : \$ 3. Pas de limite de temps. Ceci n'est pas applicable aux manufacturiers, excepté pour les machines dont ils se servent pour leur usage personnel ou pour la location.	A l'avant et à l'arrière les numéros délinés par le secrétaire d'Etat de 3 pouces de haut. Chaque trait 3/8 de pouce de large. Blanc sur fond noir. A la vente de la machine, le numéro peut être utilisé pendant 5 jours sur consentement écrit du vendeur. Deux lanternes à lumière blanches visibles à 200 pieds au moins devant, avec le numéro dessus de 2 pouces de haut, 4 lumière rouge à l'arrière entre : une heure après le coucher jusqu'à une heure avant le lever. Avoir de bons freins et un signal dont on doit se servir tous les 200 pieds, la nuit quand la lumière est inefficace (brouillard). On doit faire marcher le signal en approchant des piétons, chevaux, courbes, intersections et au sommet des côtes en pleine campagne. On ne doit pas faire marcher le signal en dépassant un cheval.	On doit avoir un affidavit attestant votre compétence à conduire la machine et un état descriptif de la machine, le tout délivré par le secrétaire d'Etat. Coût \$ 3. Aucun autre numéro d'Etat ne doit être porté sur la machine. Mais les résidents du district de Columbia ne sont pas requis d'enlever la plaque numérotée du district pourvu que ce numéro contienne les initiales DC en lettres ayant au moins un demi-pouce de haut après le numérotage d'enregistrement.	La vitesse doit toujours être raisonnable, 6 milles à l'heure dans les courbes accentuées, aux intersections des \$ 50. Pour violation des prescriptions au sujet des numéros, pas plus de \$ 20. Pour parties habitées des municipalités, excepté dans les cités de 16,000 habitants ou plus. Ailleurs 12 milles. 6 milles en approchant des chevaux ou animaux, et quand les lumières ne sont pas efficaces pour conduire la nuit, 6 milles à l'heure. On doit arrêter si un animal paraît effrayé. Les autorités locales peuvent mettre de côté les règlements de vitesse, temporairement pour des courses de vitesses sur les routes.	Pour la violation des prescriptions de l'enregistrement, une amende n'excédant pas \$ 50. Pour violation des prescriptions au sujet des numéros, pas plus de \$ 20. Pour défaut de lanterne, freins ou signal, pas plus de \$ 20. Pour une trop grande vitesse aux courbes, croisements, grande vitesse ailleurs, pas plus de \$ 50. Pour l'insobriété de la loi en rencontrant un cheval, pas plus de \$ 50. A défaut de paiement de l'amende, 30 jours de prison au plus. Pour la seconde contravention, on double l'amende de ci-dessus. A défaut de paiement, on peut vous emprisonner pour 3 mois au plus. Si on est reconnu coupable de conduite téméraire ou d'excès de vitesse habituel, l'emprisonnement peut être de 60 jours au plus ajouté à l'amende prescrite. Pour avoir permis de conduire à un chauffeur	Le coût de la licence pour les personnes conduisant comme mécanicien, employé ou agent, est \$ 2. En son excepté les mécaniciens ayant les voitures.

Maryland.

Maryland
(suite)

Une commission des voies publiques de Massachusetts fournit la licence pour le conducteur et enregistre les voitures. Coût de l'enregistrement : \$ 2. Coût de la licence : \$ 2.	Les plaques numérotées sont fournies par la commission. Les numéros doivent être blancs sur bleu foncé, de 4 pouces de haut, à l'avant et à l'arrière. Deux lumières blanches à l'avant, visibles à 200 pieds à partir d'une heure après le coucher, jusqu'à une heure avant le lever. Le numéro d'enregistrement doit être placé sur les côtés et sur l'avant des lanternes. Numéros ayant 1 pouce de haut. Avoir des freins et un signal.	Sont exempts de l'enregistrement pour 7 jours, s'ils ont le numéro de leur propre Etat.	12 milles à l'heure dans les villes. 20 milles dans la campagne.	12 milles aux courbes et intersections. La vitesse doit toujours être raisonnable. On doit s'arrêter pour son identité, \$ 100 ou 10 jours, ou les deux. Pour conduite téméraire ou étant ivre, \$ 100 ou 6 mois, et après condamnation, la licence et l'enregistrement sont annulés pour au moins pendant 60 jours.	n'ayant pas une licence, ou pour n'avoir pas obtenu la licence de chauffeur, pas plus de \$ 100 ou 60 jours de prison au plus. Pour une course sur la voie publique, pas plus de \$ 100, ou à défaut de cette amende pas plus de 30 jours de prison. Pour avoir quitté la voiture sur la voie publique sans prendre les précautions nécessaires pour qu'elle ne soit pas mise en marche, amende ne dépassant pas \$ 50 et à défaut de celle-ci pas plus de 60 jours de prison.
---	---	---	--	--	--

Massachusetts

Le renouvellement annuel de la licence du chauffeur coûte 50 cents. La licence de conducteur privé continue indéfiniment. L'enregistrement expiré à la vente de la voiture.	Le coût d'enregistrement pour les manufacturiers et marchands (1 voiture pour chaque classe) est de \$ 10. On doit toujours avoir sa licence de conducteur. Une personne n'ayant	Pour conduire après la révocation de la licence, \$ 100 ou 10 jours de prison ou les deux. Pour avoir changé un numéro d'une voiture à une autre, ou changé son numéro pour cacher son identité, \$ 100 ou 10 jours, ou les deux. Pour conduite téméraire ou étant ivre, \$ 100 ou 6 mois, et après condamnation, la licence et l'enregistrement sont annulés pour au moins pendant 60 jours. Pour refus de renseignements à l'officier de police sur quel qu'un ayant violé la loi, de \$ 25 à \$ 100. Pour la vitesse et autres contraventions, pas	Pour conduire après la révocation de la licence, \$ 100 ou 10 jours de prison ou les deux. Pour avoir changé un numéro d'une voiture à une autre, ou changé son numéro pour cacher son identité, \$ 100 ou 10 jours, ou les deux. Pour conduite téméraire ou étant ivre, \$ 100 ou 6 mois, et après condamnation, la licence et l'enregistrement sont annulés pour au moins pendant 60 jours. Pour refus de renseignements à l'officier de police sur quel qu'un ayant violé la loi, de \$ 25 à \$ 100. Pour la vitesse et autres contraventions, pas	Licences spéciales pour les chauffeurs. La licence doit être portée sur la voiture.
---	--	--	--	---

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
Massachusetts (suite).	pas de licence peut conduire pourvu qu'elle soit accompagnée d'une personne en ayant une.				plus de \$ 25 à la première contravention, pas plus de \$ 50 à la seconde, et pas plus de \$ 100 pour les autres contraventions dans le courant de l'année du calendrier.	
	Le propriétaire doit donner ses noms, adresse et une brève description de la voiture au secrétaire d'Etat d'enregistrement. On doit toujours porter le sceau sur la voiture. Coût de l'enregistrement \$ 1. Le certificat est bon pour une année. Le coût du renouvellement est de 50 cents. L'enregistrement expiré à la vente de la voiture. Le coût d'enregistrement des manufactures et marchands comprenant 5 sceaux d'enregistrement est de \$ 5. Le renouvellement annuel est \$ 2.50. Le demandeur doit avoir la garantie de 2 citoyens responsables. La plaque donnée par	Le propriétaire doit fournir les plaques montrant les numéros d'enregistrement, ayant 3 pouces de haut, et les traits 1/2 pouce de large ; avec le nom de l'Etat ou abréviation ayant 1 pouce de haut, en blanc et noir, à l'avant et à l'arrière. On ne doit pas exposer plus d'un numéro d'enregistrement à l'arrière. Deux lumières blanches à l'avant ; et une rouge à l'arrière entre une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever.	Sont exemptés de l'enregistrement s'ils portent à l'avant et à l'arrière de leur voiture le numéro d'enregistrement et l'initiale du nom de leur Etat pourvu que cet Etat fasse profiter du même privilège les automobiles enregistrées sous les lois de Michigan.	La vitesse doit toujours être raisonnable. Dans les limites des cités des villes et villages, 15 milles à l'heure, et 4 milles dans les parties commerçantes. Ailleurs 25 milles. 10 milles à l'heure quand on approche d'un piéton ou d'un cheval. On doit arrêter la voiture et la puissance quand une personne conduisant un animal de trait vous en fait signe.	Pour la première contravention \$ 25 maximum et les frais, et à défaut de paiement au maximum 10 jours de prison. A la seconde contravention \$ 50 au maximum et les frais et à défaut de paiement pas plus de 30 jours de prison. Pour les contraventions suivantes au maximum \$ 100 et les frais, ou un emprisonnement maximum de 30 jours ou les deux.	La licence de chauffeur coûte \$ 1. Renouvellement annuel 50 cents.
Michigan.						

le secrétaire d'Etat doit être portée quand on conduit.	Les numéros doivent avoir 4 pouces 1/2, être au l'arrière. Avoir au moins une lanterne.	Comme pour les résidents.	4 milles à l'heure aux croisements. 8 milles dans les parties construites. 2 milles ailleurs.	La violation met le coupable sous les lois générales de l'Etat. Pas de pénalités spéciales prévues. Les lois générales ne donnent pas plus de 3 mois de prison ou \$ 100 au maximum.
Michigan (suite)	L'inspecteur des chantiers de l'Etat délivre la licence. Coût \$ 2. Pas de limite de temps.	Avoir des numéros avec les lettres « MO » blancs sur fond noir, à l'arrière de la voiture et éclairés la nuit à l'avant. Les numéros ne doivent pas avoir moins de 3 pouces de haut. Chaque trait avoir 3/8 de pouce de large, et les lettres ne doivent pas avoir moins de 1 1/2 pouce de haut. Du coucher jusqu'au lever du soleil 2 lanternes à lumière blanche visibles au moins à 200 pieds et au moins une lumière rouge à l'arrière. Avoir des freins et un signal.	Sont exempts des formalités de l'enregistrement pour 20 jours pourvu que le numéro de l'Etat de leur résidence soit placé en évidence comme pour les résidents.	La vitesse doit tous jours être raisonnable. 8 milles à l'heure dans les parties commerciales dans les villes, cités, et villages. 10 milles dans les autres parties. 6 milles dans les courbes et tournants, et partout où la vue est obstruée. Ailleurs 15 milles. On doit s'arrêter sur le signe d'une personne conduisant un cheval ou un animal de trait.
Minnesota.	Le secrétaire d'Etat délivre le certificat et le sceau. Le sceau doit être attaché à la voiture. Coût d'enregistrement \$ 5. L'enregistrement expire à la vente de la voiture par le propriétaire privé. On doit porter la plaque fournie par le secrétaire d'Etat. Les manufacturiers et marchands doivent enregistrer une voiture de chaque type.	Pas de prescription d'Etat.	Pas de prescription d'Etat.	Première contravention au minimum \$ 25 et au maximum \$ 100. Deuxième contravention minimum \$ 50 et au maximum \$ 500 ou un emprisonnement maximum de 60 jours et la déchéance de tous les privilèges prévus dans la loi.
Missouri.	Pas de prescription d'Etat. On doit consulter les autorités locales.	Pas de prescription d'Etat.	8 milles à l'heure dans les limites : city fire district, ou dans les endroits à population dense ou dans les parties commerçantes de la ville. 20 milles ailleurs. La vitesse doit être réduite aux intersections de rues. Les chauffeurs doi-	La licence du conducteur coûte \$ 2. On doit avoir 18 ans pour l'obtenir ; et la licence expire au changement de résidence.
Montana.				Les pénalités ne doivent pas excéder \$ 100 ou 60 jours d'emprisonnement ou les deux.

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
Montana (suite).	Le propriétaire doit donner une brève description de la voiture au secrétaire d'Etat. Le coût d'enregistrement est de \$ 1 par an. L'enregistrement n'est plus valable à la vente de la voiture. La copie certifiée de l'acte de vente doit accompagner la demande de nouvel enregistrement.	Le sceau en métal doit être porté visiblement sur la voiture avec les lettres « Neb » n'ayant pas moins de 2 pouces de haut. Au moins une lanterne à l'avant avec une lumière blanche entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant le lever. Une lumière rouge à l'arrière.	Sont exempts des prescriptions de l'enregistrement s'ils se sont soumis à la loi d'Etat de leur résidence. Le numéro et les initiales de l'Etat exposés.	La vitesse doit être raisonnée 10 milles à l'heure dans les parties construites des cités, villes et villages. En dehors de ces parties 15 milles. Ailleurs 20 milles. La vitesse doit être réduite aux intersections, ponts, courbes et descentes. S'arrêter sur un signe d'une personne conduisant un cheval.	Première contravention \$ 25 au maximum. Contraventions suivantes de \$ 25 à \$ 50 ou un emprisonnement maximum de 30 jours.	
Nebraska.						
New-Hampshire	Le propriétaire d'une automobile doit faire enregistrer son nom, son adresse, et donner une brève description de la voiture au secrétaire d'Etat. Coût \$ 3. On doit toujours porter sur la voiture le certificat d'enregistrement. L'enregistrement expire à la vente de la voiture. Le manufacturier ou marchand doit enregistrer collectivement ses	Plaques numérotées fournies par le secrétaire d'Etat, chaque numéro ayant 4 pouces de haut suivi des lettres N. H à l'avant et à l'arrière. Les motocyclettes n'ont besoin que d'une plaque. Deux lanternes ayant des numéros d'au moins 1 pouce de haut sur l'avant, entre une heure après le coucher et une heure avant le lever.	L'enregistrement de la voiture dans l'Etat de la résidence suffit. Le non résident peut conduire s'il a une licence d'un autre Etat. Droit soumis à la révocation ou à la suspension par le secrétaire d'Etat.	8 milles à l'heure dans les sections très construites des cités et des villages. La vitesse doit être réduite aux croisements, courbes, tournants brusques, descentes, ponts, et ponts. La vitesse doit être réduite pour un cheval effrayé, et on doit arrêter la voiture et le moteur sur un signal.	Première contravention \$ 10 au maximum et les frais. Les contraventions suivantes au maximum de \$ 50 et révocation de la licence. Pour avoir conduit après le retrait de la licence au maximum \$ 100 ou 30 jours de prison ou les deux.	La licence de conducteur est bonne pour un an. La licence pour conduire une voiture en location coûte \$ 5 annuellement.

New-Hampshire (suite)

véhicules. Coût \$ 10.
Coût des plaques numériques \$ 1 par paire. Chappement, on doit se Quand on conduit ou servir de ce dernier doit porter la licence.
Une personne n'a-merçants, dans les par-
yant pas de licence-ties ou les construc-
peut conduire pourvu-tions sont très rappro-
qu'elle soit accompa-chées des cités et des
gnée d'une personne en-ville.
Ayant un système de
signal et s'en servir aux
tournants, courbes et
croisements.

Le propriétaire doit
enregistrer sa voiture
devant la commission
des voitures à moteur.
L'enregistrement ex-
pire au 31 décembre de
chaque année.
Coût \$ 3 jusqu'à 10
H. P.
Coût \$ 5 jusqu'à 29
H. P.
Coût \$ 10, 30 H. P.
ou plus

Le transfert de la
machine coûte \$ 1.
Moto-cyclistes \$ 2
par an, \$ 5 pour l'en-
registrement par les
manufacturiers et mar-
chands et par voiture.
On doit avoir le cer-
tificate de licence quand
on conduit.

Numéros à l'avant et
à l'arrière 4 pouces de
haut, traits d'un 1/2
pouce
Les moto-cyclistes
doivent avoir des mar-
ques d'identification
que le commissaire peut
prescrire. Avoir de 30
minutes après le cou-
cher jusqu'à 30 minutes
avant le lever et dans
le brouillard deux lu-
mières blanches à l'a-
vant visibles à 250 pieds
montrant le numéro
d'enregistrement, celui-
ci doit avoir 1 pouce
de haut.

Une lumière rouge à
l'arrière. Les moto-cy-
clistes doivent avoir
une lumière blanche à
l'avant visible à 200
pieds d'une heure après
le coucher du soleil jus-
qu'à 1 heure avant le
lever.

Les automobiles doi-
vent avoir un frein.
Au-dessus de 10 H. P.
deux freins, chacun
pouvant arrêter la ma-

Doivent faire
enregistrer et
prendre une li-
cence. Doivent en-
voyer un docu-
ment au secrétaire
d'Etat le désignant
comme agent pour
recevoir le service
des procès dans
toute procédure
légale.

1 mille en 7 minutes
aux courbes et tour-
nants.
15 milles à l'heure
aux intersections des
grandes voies en pleine
campagne.
12 milles à l'heure
dans les parties cons-
truites des municipa-
lités.
15 milles à l'heure à
200 pieds d'un cheval.
Mais 20 milles s'il
est nécessaire de dépas-
ser un véhicule allant
dans la même direction.
Ailleurs 20 milles à
l'heure.
On doit s'arrêter sur
le signe d'une personne
conduisant un cheval.

Par faute d'enregis-
trément ou de numéros
au maximum \$ 100 ou
à défaut 10 jours de pri-
son.
A la seconde contra-
vention au maximum
de \$ 200 ou à défaut de
\$ 2.
Amende au plus 20
jours de prison.
Pour port d'un nu-
méro fictif, manque de
licence, conduite sans
le consentement du pro-
priétaire, ou ivresse, au
maximum \$ 500 ou pas
plus de 60 jours.
Pour collision vou-
lue, pas plus de \$ 250,
ou pas plus de 30 jours.
Pour les courses,
pour la première con-
travention, pas plus de
\$ 100 ou 10 jours.
Contraventions sui-
vantes au maximum,
\$ 200, ou à défaut pas
plus de 20 jours et la
révocation de la li-
cence.
Pour manque de lan-
terne ou de signal pas
plus de \$ 10.

New-Jersey

ANNEXE N° 2 (suite).

ÉTATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALTÉS	CHAUFFEURS
New-Jersey (suite).		chine, dont l'un doit être au pied. Pour les motocyclistes 1 frein qui peut être à la main. Avoir une invention pour éviter le bruit, la fumée, le gaz, la vapeur et avoir une trompette-signal.			Pour avoir des bandes à chaînes sur le macadam ou sur les routes en graviers, pas plus de \$ 50. Pour manque de prendre sa droite sur la route, pas plus de \$ 25.	
	Le secrétaire d'Etat délivre le sceau d'enregistrement que l'on doit porter visiblement sur la voiture. Le droit d'enregistrement pour le propriétaire est de \$ 2. A la vente de la voiture, le sceau d'enregistrement précédemment délivré doit être retourné au secrétaire d'Etat dans l'espace de 10 jours. Le nouveau sceau sera délivré sur le paiement de \$ 1. Les manufacturiers ou marchands doivent enregistrer une voiture de chaque type qu'ils construisent ou qu'ils vendent. Chaque sceau dupliqué coûte 50 cents.	Nombres noirs sur fond blanc, n'ayant pas moins de 3 pouces de haut, et chaque trait d'un 1/2 pouce de large avec les initiales de l'Etat n'ayant pas moins d'un pouce de haut, à l'avant et à l'arrière. Deux lanternes à lumière blanche à l'avant, avec le numéro sur le verre avant, d'au moins 1 pouce de haut. Une lumière rouge à l'arrière. Avoir des freins et un signal.	En sont exemptés pourvu qu'ils montrent le numéro et l'initiale du nom de l'Etat ou territoire de leur résidence à l'arrière de la voiture.	La vitesse doit toujours être raisonnable. 10 milles à l'heure dans les quartiers commerçants ou parties construites. 15 milles dans les parties où les maisons sont à 100 pieds les unes des autres. 20 milles dans la campagne. 4 milles aux tournants, ponts et descentes rapides. Les ordonnances locales réduisant la vitesse, excepté celles des parcs et cimetières, sont prohibées à moins que la prescription ne soit applicable à tous les véhicules, mais on ne pourra la réduire à moins de 10 milles à l'heure dans les villages incorporés à l'Etat.	Pour excès de vitesse, manque d'arrêt sur un signe, manque de numéro, numéro fictif, manque d'enregistrement du chauffeur, et violation des règlements locaux, au maximum \$ 100 pour la première contravention; pas moins de \$ 50 et pas plus de \$ 100 ou un emprisonnement maximum de 30 jours ou les deux pour la seconde contravention. Pas moins de \$ 100 et pas plus de \$ 250 et un emprisonnement pas plus de 30 jours pour les contraventions suivantes. Pour les autres violations pas plus de \$ 25 à la première contravention; à la seconde au minimum \$ 25, au	Le coût d'enregistrement pour les chauffeurs est de \$ 2.
New-York [V. le texte complet de cette loi, Suprà, Annexe n° 1].						

New-York (suite)	Clare de la cour supérieure.	On doit mettre à l'avant et à l'arrière de la voiture le numéro d'enregistrement. Au moins une lumière blanche à l'avant, d'une heure après le coucher jusqu'à une heure avant le lever du soleil. Une lumière rouge à l'arrière. Avoir des freins et un signal. Ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux comtés de Guilford, Wake, Wayne et Forsyth.	Comme les résidents.	Dans les comtés de Guilford, Wake et Wayne, 6 milles à l'heure dans les quartiers commerciaux et très habités, et 10 milles dans les autres parties des municipalités. 4 milles aux croisements et tournants. Ailleurs dans les comtés ci-dessus 15 milles à l'heure. Sur la demande du conducteur d'un cheval effrayé on doit arrêter la voiture et le moteur. On doit laisser libre deux tiers de la route quand on rencontre une voiture. Dans le comté de Forsyth : 8 milles dans les quartiers commerciaux et très construits et 10 milles dans les autres parties des municipalités. 4 milles aux croisements et tournants. Ailleurs 15 milles. On doit s'arrêter si on le demande et laisser libre les deux tiers de la route en croisant une voiture.	maximum \$ 50. A la troisième contravention, pas moins de \$ 50 et pas plus de \$ 100 ou un emprisonnement n'excédant pas 10 jours ou les deux. Pour violation des règlements relatifs à la vitesse, l'heure ou pour avoir demandé à un chauffeur de s'arrêter sans cause raisonnable, au maximum \$ 50 ou 30 jours de prison.	
North Carolina.	Pas de prescription d'Etat. On doit consulter les autorités locales.	Pas de prescriptions d'Etat relativement aux numéros. Les automobiles doivent avoir au	Comme les résidents.	8 milles à l'heure dans toutes les villes, villages ou cités. 25 milles ailleurs.	De \$ 10 à \$ 50 pour chaque contravention. A défaut de paiement de l'amende, emprison-	
North Dakota.						

ANNEXE N° 2 (suite).

ÉTATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
North Dakota (suite),		moins une lumière de chaque côté à l'avant. Les motocyclettes au moins une. Se servir d'un signal convenable en approchant de l'arrière d'une voiture traînée par des animaux. User du pot d'échappement dans les rues des villes, villages ou cités et quand on dépasse une voiture traînée par des chevaux.		S'arrêter au signe d'une personne conduisant un cheval ou un autre animal.	nement jusqu'à complet paiement, chaque jour comptant pour § 2. Le conducteur ou propriétaire est responsable des dommages résultant de la violation de la loi.	
Ohio.	Enregistrement devant le secrétaire d'Etat. Pour les voitures à essence et à vapeur § 5, pour les voitures électriques § 3. Pas de droits pour les camions et voitures commerciales. Les marchands et manufacturiers doivent déposer \$ 10 pour chaque type de machine et payer \$ 2 pour chaque demande de licence.		Exempts pour 10 jours.	L'excès de vitesse est la première preuve d'insouciance.		
Oregon.	La population doit donner ses noms, adresse, et une brève description de la machine « Ore » et être portés, en	Les numéros doivent avoir 3 pouces de haut, être précédés du mot « Ore » et être portés, en	N'ont pas besoin de prendre un certificat pourvu qu'ils soient en	8 miles à l'heure dans les quartiers très peuplés ou commerçants. dans les villages et cités.	Première contravention au maximum \$ 25. Deuxième contravention au maximum \$ 50.	

Oregon
(suite)

chine au secrétaire au moins à l'arrière. Une lumière blanche à l'avant, une rouge à l'arrière. Le certificat d'enregistrement coûte § 3. Pas de limite de temps.	Le ministre des routes de l'Etat délivre la licence, que l'on doit porter sur la voiture. Le droit de la licence est de § 3. Expire le 31 décembre de l'année où elle a été donnée. Le demandeur doit avoir au moins 18 ans. Le droit pour les plaques fournies par le ministre des routes de l'Etat est de § 3. Nes applique nas aux manufacturiers et commerçants excepté pour les voitures dont ils se servent pour leur usage personnel.	Les numéros ne doivent pas avoir moins de 5 pouces de haut à l'avant et à l'arrière. Les autres numéros d'Etat doivent être enlevés. Le numéro arrière doit être éclairé une heure après le coucher du soleil. Avoir une lumière blanche visible au moins à 100 pieds en avant et une lumière rouge à l'arrière depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever. Avoir des freins et un signal. Ce dernier doit être employé en approchant des croisements.	Comme pour les résidents.	8 milles dans la campagne quand on est à 100 mètres de quelque véhicule traîné par des chevaux. 4 milles aux croisements, quand quelqu'un est au même croisement, ailleurs en dehors des villages et cités, 24 milles. On doit réduire la vitesse devant un cheval effrayé et s'arrêter à la requête du conducteur.	10 milles à l'heure dans les cités et villages; ailleurs 20 milles à l'heure. On doit s'arrêter au signal d'une personne conduisant un cheval.	Première contravention pas moins de § 10 ni plus de § 25. Et à défaut de paiement, 10 jours de prison au maximum. Deuxième contravention pas moins de § 25 ni plus de § 100, à défaut, maximum de prison, 30 jours. Licence retirée pour au moins 6 mois après condamnation pour la seconde contravention.	Contraventions suivantes au maximum § 100.
--	---	--	---------------------------	---	--	--	--

Pennsylvania.

Le secrétaire d'Etat donne le certificat qui doit être porté sur la voiture et n'est pas transmissible. Droit d'enregistrement § 2 pour le propriétaire et § 10 pour les manufacturiers et commerçants. Avoir un pot d'échap-	Numéros pas moins de 3 pouces de haut. Avoir des lumières approuvées par le secrétaire d'Etat, d'une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever.	Le numéro de l'Etat de leur résidence suffit.	Aucune n'est indiquée. En approchant d'un cheval la vitesse doit être réduite si nécessaire, et en cas de danger extrême, le moteur doit être arrêté complètement.	Ne doivent pas dépasser § 20 ou 3 mois d'emprisonnement pour une violation quelconque.
--	---	---	---	--

Rhode-Island

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
Rhode-Island <i>(suite)</i> .	Pas de limites de temps. L'enregistrement expire à la vente de la voiture.	A l'arrière de la voiture, le numéro et le nom du comté dans lequel le certificat a été délivré. Caractères noirs sur fond blanc, ayant au moins 3 pouces de haut, chaque trait ayant au moins un demi-pouce de large. Une lumière blanche à l'avant, une rouge à l'arrière, pendant la nuit et le brouillard.	Pas de prescription d'Etat.	La vitesse doit être toujours raisonnable, 6 milles à l'heure aux tournants, ponts, courbes accentuées, descendant pas 30 jours. Ailleurs 15 milles à l'heure.	Au minimum \$ 20, au maximum \$ 100 ou l'emprisonnement avec travaux forcés n'excédant pas 30 jours.	
South Carolina.	Le clerc de la cour du comté de la résidence du demandeur délivre le certificat. L'enregistrement doit être effectué dans les 10 jours suivant l'acquisition de la machine. Coût \$ 1. Cet article ne s'applique pas aux manutentionnaires et aux marchands, excepté pour les machines servant à leur usage personnel ou qu'ils louent.	A l'arrière, un numéro de 3 pouces de haut, ainsi que les lettres : S. D. ; lettres ayant au moins 2 pouces de haut. Le sceau fourni par le secrétaire d'Etat doit être placé visiblement sur la machine. Une lumière blanche à l'avant et une rouge à l'arrière, montrant des numéros d'au moins 1 pouce de haut d'une heure après le coucher	Le numéro de l'Etat de résidence suffit s'il est placé à l'arrière.	La vitesse doit toujours être raisonnable, 10 milles à l'heure dans les parties très construites des cités ou des villes. 15 milles dans les autres parties des cités ou des villes. Ailleurs 20 milles. En approchant ou en traversant un tournant, un pont, une courbe prononcée ou une descente rapide, le véhicule doit aller à la vi-	Première contravention au maximum \$ 25. Contraventions suivantes de \$ 25 à \$ 50 ou un emprisonnement n'excédant pas 30 jours.	
South Dakota.	Le secrétaire d'Etat délivre le numéro et le sceau. Coût d'enregistrement \$ 1. Pas de limite de temps. L'enregistrement est annulé à la vente de la machine. Mais l'ancien numéro peut être donné de nouveau.					

South Dakota (suite).	Le propriétaire doit enregistrer la machine devant le secrétaire d'Etat, donner son nom et son adresse, genre de moteur et la marque de la machine. Coût : § 2. Le certificat doit être envoyé au clerk du comté de la résidence. Coût : § 1. Quand on change de machine on doit la faire enregistrer à nouveau. Coût d'enregistrement : § 1. Coût de l'envoi : 50 cents.	du soleil jusqu'à une heure avant le lever.	Le propriétaire doit fournir les plaques numérotées, montrant les numéros d'enregistrement d'au moins 3 pouces de haut et d'un pouce et demi de large à l'avant et à l'arrière. La plaque doit avoir au moins 4 pouces sur 7. Aucun autre numéro ne doit être exposé. Pas de prescription d'Etat au sujet des lanternes.	Les non-résidents doivent se faire enregistrer.	tesse spécifiée ci-dessus. S'arrêter devant un cheval effrayé.	Au minimum § 25, au maximum § 100.
Tennessee.	Le propriétaire doit faire enregistrer son nom devant le clerk du comté de sa résidence. Coût : 50 cents.	Le propriétaire doit fournir la plaque montrant le numéro d'enregistrement, numéro ayant au moins 6 pouces de haut et exposé visiblement. Avoir une lanterne allumée entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant le lever. Avoir un signal capable d'être entendu à 300 pieds.	Il n'en est pas question.			Au minimum § 5, au maximum § 100.
Texas.	Le propriétaire doit donner ses nom, adresse et une brève description de la voiture au secrétaire d'Etat.	Le secrétaire d'Etat fournit les plaques numérotées pour l'avant et l'arrière avec des chiffres n'ayant pas	Sont exempts des prescriptions de l'enregistrement et de la licence et les « fire districts ».	10 milles à l'heure dans les cités, villages, les endroits très peuplés, et les « fire districts ».		Pour excès de vitesse § 50 au maximum ou un emprisonnement n'excédant pas 10 jours, ou les deux pour la
Vermont.						

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
	Coût d'enregistrement pour 20 HP ou moins § 3. Au-dessus de 20 HP § 5. On doit porter le certificat sur la voiture. L'enregistrement n'est plus valable à la vente de la voiture. Le vendeur doit notifier cette vente au secrétaire d'Etat. Les manufacturiers et marchands paient un droit annuel d'enregistrement de § 25. Le coût de la licence de conducteur est § 2 par an.	Le secrétaire d'Etat fournit la plaque avec des numéros n'ayant pas moins de 4 pouces de haut, suivis des lettres « VA ». Elle doit être attachée à l'arrière. Coût d'enregistrement § 2. L'enregistrement est annulé à la vente de la voiture.	Comme les résidents.	12 milles dans les limites des villes ou 8 milles dans les parties construites des cités, des villes ou villages, aux intersections et aux courbes, en pleine campagne et où il y a un rassemblement de personnes ou de chevaux. Ailleurs 15 milles à l'heure. La vitesse dans les	première contravention avec les frais de la poursuite. De § 25 à 200 ou un emprisonnement maximum de 6 mois, ou les deux pour les contraventions suivantes avec les frais de la poursuite. Pour cause suffisante le secrétaire d'Etat peut révoquer la licence. Pour avoir conduit après la révocation la pénalité est de § 50 à 200 ou 10 jours de prison ou les deux. Pour les autres contraventions au maximum § 100.	
Vermont (suite).						
Virginia.						

Virginia
(suite)

Le propriétaire doit donner ses nom et adresse et une brève description de la machine au secrétaire d'Etat avant le 1^{er} juin de chaque année.
Coût d'enregistrement § 2.
Chaque renouvellement § 2.

Washington.

Avoir un frein, un signal et un moyen d'empêcher de se servir de la voiture, quand elle est laissée sans gardien.

Le numéro d'enregistrement doit être précédé de des lettres « W n » et placé à l'arrière.
Avoir des numéros de couleur claire sur fond noir d'au moins 4 pouces de haut.

Au moins une lanterne durant la nuit, blanche à l'avant et rouge à l'arrière, avec les numéros d'enregistrement peints en noir sur le verre blanc de la lanterne.

Des freins puissants, une corne ou trompe, et la faire résonner quand il y a danger de collision. Faire usage du pot d'échappement dans les villages et cités.

L'auditeur d'Etat fournit 2 plaques portant le numéro et le mot « licensed » : l'une pour l'avant, l'autre pour l'arrière. Pas de prescription d'Etat pour les lanternes.

descentes rapides, au sommet des côtes ou pour dépasser un autre véhicule doit tendre à éveiller le danger.
On doit ralentir pour un cheval et s'arrêter sur un signe.

Sont exempts de l'enregistrement et de la plaque que numérotée si les prescriptions d'Etat ou de district fédéral de leur résidence ont été accomplies.
Que les initiales soient apparentes sur la même route, du nom de l'Etat, 24 milles ailleurs. La vitesse doit toujours être raisonnable eu égard au trafic et à l'usage de la route.
Les courses sont défendues.
Réduire la vitesse à la vue d'un cheval effrayé et s'arrêter au signal du conducteur du cheval.

Pas de prescription d'Etat.

Pour détérioration ou destruction de la plaque d'un autre de \$ 5 à 25.
Pour conduite sans plaque de \$ 20 à 100.
Pour conduite sans licence de \$ 20 à 100, ou emprisonnement maximum de 3 mois.
Pour avoir manqué de produire la licence de \$ 10 à 100.

West Virginia.

ANNEXE N° 2 (suite).

ETATS	ENREGISTREMENT ET LICENCE	NUMÉROS ET ÉQUIPEMENT	NON RÉSIDENTS	VITESSE	PÉNALITÉS	CHAUFFEURS
Wisconsin.	Le propriétaire doit enregistrer la machine devant le secrétaire d'Etat donnant son nom, adresse et une brève description de la machine. Le certificat est délivré en duplicata, dont l'un doit être porté sur la machine, coût \$ 1. A la vente de la machine le certificat est transférable moyennant le paiement de 50 cents au secrétaire d'Etat. Le coût d'enregistrement des manufactures est de \$ 5, couvrant toutes les voitures, excepté celles servant à leur usage personnel ou qu'ils louent,	Le secrétaire d'Etat fournit la plaque numérotée avec des numéros de 3 pouces de haut, suivis de la lettre « W » ; plaque portée à l'arrière. Le numéro est transmissible à la vente de la voiture. La notifier au secrétaire d'Etat. Si elle est perdue, la plaque numérotée peut être remplacée sur le paiement d'une somme maximum de \$ 1. Au moins une lanterne jetant à l'avant une lumière brillante. Etre équipée avec des freins et un signal convenable.	Les non résidents sont exemptés des prescriptions de l'enregistrement s'ils sont enregistrés sous les lois de l'Etat, territoire, ou district fédéral de leur résidence et si la plaque numérotée est exposée à l'arrière de la voiture. Les résidents des Etats ne réclamant pas l'enregistrement doivent faire enregistrer leur voiture en conformité avec la loi de Washington.	12 milles dans les limites d'une cité ou village. 25 milles dans la campagne. Réduire la vitesse aux tournants, courbes, descentes rapides, et intersections de voies. Arrêter la voiture et la machine sur un signe d'une personne conduisant un cheval effrayé. Arrêter le moteur complètement lorsque la voiture est laissée sans surveillance sur la route.	Pour manque d'enregistrement ou d'exhibition de numéro ou d'avoir une lanterne ou pour excès de vitesse de \$ 10 à 25. Pour ne s'être pas arrêté devant un cheval effrayé de \$ 10 à 50, et pour la seconde contravention de \$ 25 à 100, ou un emprisonnement maximum de 60 jours ou les deux.	

DEUXIÈME PARTIE

L'AUTOMOBILE EN ANGLETERRE

L'automobilisme en Angleterre date à peine d'une douzaine d'années et ici, comme en France et aux États-Unis, le développement commercial de cette industrie a été extrêmement rapide et même, pour beaucoup de personnes, tout à fait inattendu. Pendant les trois premières années, le progrès était hésitant et relativement lent ; c'est surtout dans les années suivantes que s'est accentuée la marche ascendante de cette industrie dont on peut juger chaque jour les résultats merveilleux.

Voici en quels termes dithyrambiques, et avec quelle confiance dans l'avenir, Lord Montagu (1) célèbre ce développement imprévu : « Si les gouvernements en Angleterre et à l'étranger n'étranglent pas la croissance du jeune mais vigoureux enfant par des lois mal avisées, par une déférence induite aux plaintes de ces gens bruyants qui réclament toujours

1. *Dix ans d'automobilisme*, avec préface par Lord Montagu.

les choses du passé plutôt que les choses du présent, personne ne peut dire tout le bien que l'automobile apportera à l'humanité en général pour la santé, la richesse et l'emploi. Grâce à l'automobile, chacun pourra se déplacer plus facilement et à meilleur marché, et cette facilité apportera plus de bien-être aux populations, qui, maintenant, vivent resserrées dans des pays trop petits pour leur procurer travail et confort.

« La locomotion nouvelle, avec le temps, révolutionnera le monde, car elle a des effets mondiaux. La furieuse opposition des parties intéressées sera formidable pendant quelques années encore, mais rien ne pourra empêcher la substitution éventuelle de la puissance mécanique à la force animale dans le mouvement des véhicules sur route.

« Si l'automobile a fait beaucoup pendant ces douze dernières années, elle fera beaucoup plus pendant les dix suivantes. »

Le législateur anglais n'a pu rester indifférent à un pareil développement qui a eu ses répercussions profondes sur le terrain économique et social et aussi sur la circulation routière, en général.

Aussi, a-t-il édicté la loi du 14 août 1903, le *motor-car-Act* (1). C'est une législation conforme au caractère pratique des Anglais, comme nous aurons

1. *Annuaire lég. étrang.*, 1904 p. 18 (résumé de M. Emilien Giraud).

l'occasion de le montrer en la rapprochant de la législation antérieure ; mais, auparavant, il nous faut montrer, en quelques pages, l'importance économique et sociale de l'automobilisme en Angleterre.

CHAPITRE PREMIER

L'automobilisme au point de vue économique et social

Nous croyons, ici comme pour les États-Unis, que le meilleur moyen de montrer le développement de l'industrie de l'automobile en Angleterre, est de faire passer sous les yeux du lecteur quelques statistiques que nous avons pu obtenir.

Nous n'avons pu trouver, malheureusement, malgré toutes nos recherches, aucun renseignement relatif aux usines d'automobiles en Angleterre, au nombre d'ouvriers qu'elles emploient et à leurs salaires. A notre grand regret, nous serons sur ce point en complète infériorité, par rapport aux renseignements que nous fournissons sur les États-Unis ; et par contre, nous apportons des données certaines sur un point dont l'absence nous a été particulièrement sensible pour les États-Unis : nous avons pu recueillir une statistique des accidents causés par les automobiles.

§ 1. — Nombre des automobiles en Angleterre.

D'une manière générale, constatons qu'il est difficile d'arriver à un total correct des véhicules mécaniques employés dans le Royaume-Uni, car une différence inexplicable existe entre les chiffres qui nous ont été aimablement fournis par les autorités des conseils de comtés et de *boroughs* et les chiffres qui peuvent être déduits des impôts. Nous prendrons le chiffre des taxes pour les licences concédées aux automobiles de toutes espèces : C'est un chiffre officiel et qui nous a paru donner plus de certitudes.

Ils montrent qu'il y a :

En Angleterre, dans le pays de Galles et en Écosse :

Automobiles au-dessous de 3 tonnes . 40.902

Motocyclettes 35.247

Aucun chiffre n'est inclus pour l'Irlande dans le total ci-dessus : le chauffeur irlandais échappe, en effet, à tout impôt sur les voitures et automobiles.

En ajoutant néanmoins 1.000 motocyclettes et 2.500 automobiles pour l'Irlande, le total du chiffre ci-dessus serait de . . . 43.402 voitures automobiles

et. . . 36.247 motos

Total 79.649 véhicules à moteur employés par des particuliers seulement.

Il convient d'ajouter à ce chiffre les automobiles employées pour les services publics et dans un but

commercial. Nous doutons fort, en effet, que toutes les automobiles en usage puissent être réellement comprises dans les chiffres ci-dessus, car pour la seule ville de Londres, plus de 40.000 numéros d'enregistrement ont été donnés. Cependant ces chiffres comprennent 2.358 cabs-automobiles. Il apparaît donc qu'il y a plus de 34.500 automobiles particulières enregistrées à Londres, sans compter les véhicules commerciaux, c'est-à-dire 2.000 de plus. De ces automobiles, 10.000 environ représentent l'enregistrement de motocyclettes. En tenant compte des déductions ci-dessus, le reste des enregistrements d'automobiles employées par des particuliers s'élèverait pour Londres seul à plus de 24.000, ne laissant qu'environ 17.000 enregistrements en dehors de Londres. Il est vraisemblable que ce chiffre est au-dessous de la réalité.

Le nombre exact des différentes espèces d'automobiles est donc, pour le présent, impossible à fixer d'après les sources officielles. Cependant, notre estimation tirée de différentes statistiques privées et officielles est que dans le Royaume-Uni il y a en chiffres ronds :

Automobiles privées	50.000
Automobiles employées pour le commerce et les services publics.	7.500
Motocyclettes.	45.000
Total à Noël 1908 :	<u>102.500</u>

§ 2. — Importations et exportations.

Les chiffres ci-dessous montrent éloquemment l'augmentation du commerce anglais tant pour l'importation que pour l'exportation des automobiles.

Avant 1902, les automobiles étaient comprises dans les tableaux officiels sous le titre *voitures* et, par conséquent, il est pratiquement impossible de retracer les importations et exportations dans les six années qui vont de 1896 à 1902.

A. — Importations (1)

Années 1902 à 1905.	Quantité		Valeur	
	1902	1903	1902	1903
			£	£
Allemagne.....	113	108	31.465	29.256
Pays-Bas.....	125	131	27.253	32.131
Belgique.....	329	719	44.845	114.449
France.....	2.516	4.571	786.268	1.425.637
Etats-Unis.....	659	592	101.593	110.482
Autres pays étrangers.....	4	10	625	2.085
Possessions anglaises.....	1	3	180	126
<i>Total</i>	3.747	6.134	992.229	1.714.166

1. Voitures automobiles y compris les motocyclettes.

Voitures automobiles seulement

Années 1902 à 1905.	Quantité		Valeur	
	1904	1905	1904	1905
			£	£
Allemagne.....	174	278	66,408	98,100
Pays-Bas.....	72	108	30,254	49,716
Belgique.....	433	573	201,115	293,242
France.....	4,112	4,093	1,655,969	1,859,307
Etats-Unis.....	568	559	123,940	132,954
Autres pays étrangers..	5	5	1,335	1,550
Possessions anglaises.....	14	6	3,350	3,139
<i>Total.....</i>	<i>5,378</i>	<i>5,622</i>	<i>2,080,371</i>	<i>2,438,002</i>

Cette grande augmentation dans l'importation a commencé en 1902. Pour la valeur, l'importation de la France seule a doublé entre 1902 et 1903 et s'élève à plus de £ 1.400.000 pour cette dernière année.

Il semble que, pour les importations en général, il y ait arrêt et même diminution en 1904; mais cette diminution, plus apparente que réelle, provient de ce que les motocyclettes furent cette année-là, pour la première fois, comptées à part; toutefois l'augmentation, qui n'est que de £ 230.000 pour l'importation en 1905, semble indiquer que les Anglais commencent à fournir leur marché de voitures manufacturées en Angleterre.

La statistique des neuf premiers mois de 1906 montre que les importations de France et d'ailleurs ont

de nouveau donné des signes de diminution par rapport aux dernières années, quoiqu'il y ait encore une augmentation dans la plupart des pays.

Importation pendant les neuf premiers mois de l'année :

1905.		£ 2.064.650
1906.		£ 2.000.533

Ces chiffres comprennent les motocyclettes.

Exportations

	Quantité				Valeur			
	1902	1903	1904	1905	1902	1903	1904	1905
Pays-Bas.....	4	18	17	8	£ 3,630	4,725	9,530	£ 3,863
Belgique.....	10	37	17	4	939	9,939	8,896	2,303
France.....	149	235	77	29	82,332	156,469	45,677	15,920
Etats-Unis.....	10	23	47	73	3,955	11,762	26,424	60,795
Republique Argentine.....	»	»	6	21	»	»	1,884	11,946
Autres pays étrangers.....	23	92	57	110	4,088	22,003	23,890	40,549
<i>Total des exportations à l'étranger..</i>	<i>196</i>	<i>405</i>	<i>221</i>	<i>245</i>	<i>94,944</i>	<i>204,836</i>	<i>116,901</i>	<i>135,316</i>
Cap de Bonne-Espérance.....	74	179	60	59	21,390	26,226	21,998	20,332
Natal.....	29	79	26	89	6,945	12,031	9,103	26,773
Indes Orientales Anglaises.....	66	147	»	»	17,020	22,564	»	»
Indes Anglaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Bombay.....	»	»	85	204	»	»	22,830	62,822
Madras.....	»	»	13	30	»	»	4,665	6,543
Bengale.....	»	»	34	87	»	»	7,524	24,607
Burmah (Birmanie).....	»	»	29	25	»	»	6,128	5,745
Australie.....	21	77	106	132	3,976	10,962	25,651	42,532
Nouvelle-Zélande.....	16	37	75	97	7,480	5,371	14,650	20,720
Autres possessions anglaises.....	13	31	52	110	3,585	3,679	11,908	30,810
<i>Total des exportations pour les colonies anglaises.....</i>	<i>219</i>	<i>550</i>	<i>480</i>	<i>833</i>	<i>60,396</i>	<i>80,833</i>	<i>124,457</i>	<i>240,884</i>
Grand total.....	415	955	701	1,078	155,340	285,669	240,758	376,230

Pour les exportations, on peut remarquer tout d'abord que tant qu'il y aura une demande, non encore satisfaite, en Angleterre d'automobiles anglaises, le commerce d'exportations considérables ne peut exister. Cependant, une augmentation se remarque tant sur les automobiles que sur les pièces détachées d'automobiles. C'est sous cette forme, qu'une grande partie du commerce d'exportation est faite pour éviter les droits de douane écrasants dans les pays étrangers. Les exportations dans les possessions anglaises ont doublé de 1904 à 1905. Le chiffre pour cette dernière année était de £ 240.884. On doit remarquer une baisse curieuse dans les exportations totales en 1904: elle ne peut s'expliquer qu'en supposant que les fabricants du Royaume-Uni avaient un stock disponible qu'ils n'ont pu écouler que l'année suivante. On doit aussi remarquer que les motocyclettes furent comptées à part dans la statistique en 1904 pour la première fois.

L'Inde, parmi les possessions anglaises, est le meilleur client pour l'automobile avec £ 99.000 en 1905; l'Australie arrive seconde avec plus de £ 42.000 de voitures. Comme nous l'avons déjà dit, un commerce d'exportation important ne peut être envisagé dès à présent, les acheteurs anglais devant être d'abord servis.

§ 3. — Longueur des routes anglaises carrossables
et dépenses qu'elles entraînent.

(ANNÉES 1906 ET 1907) (1)

La longueur totale des routes principales entretenues par les autorités locales en Angleterre et dans le pays de Galles est de. 27.601 milles

Dans les districts urbains 4.143 —

— ruraux 23.458 —

De ces routes principales, les conseils des comtés en ont réparé :

Dans les dictriets urbains 561 milles

— ruraux 16.919 —

Total. 17.480 —

Les dépenses (autres que par emprunt) des conseils des comtés pour l'entretien, amélioration et réparation des routes principales se sont montées à £ 1.274.978.

Le nombre de *boroughs* et autres districts urbains entretenant des routes principales est d'environ 806.

La longueur des routes principales réparées par eux s'élève à 3.582 milles

Il a été payé par les conseils de comtés, aux conseils de *boroughs* et autres districts urbains pour l'entretien de ces routes £ 806.179

1. D'après les statistiques publiées par le *Local government board*.

Le nombre de conseils de districts

ruraux entretenant des routes prin-

cipales est de. 217

sur un total de 666

La longueur des routes réparées par

eux s'élève à. 6.539 milles

Il a été payé par les conseils de com-

tés aux conseils des districts ru-

raux pour ces routes £ 454.242

La moyenne des dépenses des conseils des comtés
par mille de route réparé par eux est de :

1° dans les districts urbains. £ 204

2° — — ruraux £ 69

La moyenne par mille de contributions des con-
seils de comtés par rapport aux routes principales
réparées par les autorités locales est de :

1° Dans les districts urbains. . . 1907-08 £ 225

1906-07 £ 226

2° — — ruraux. . . 1907-08 £ 69

1906-07 £ 73

D'une façon générale le prix de l'entretien des
principales routes a diminué de £ 4 dans les dis-
tricts ruraux à la suite des importants travaux de
réfection qui ont été entrepris.

Voici d'autre part le nombre des omnibus et cabs
automobiles circulant dans le district de Londres :

	Déc. 1907	Déc. 1908
Cabs automobiles	627	2.358 aug. 1.731
Omnibus automobiles	1.153	1.115 » 38

Un service d'inspection fonctionne à Londres en ce qui concerne les voitures : il a le pouvoir de refuser les voitures comme inaptes à faire le service.

Voici à titre documentaire les diverses causes de ces refus :

Bruit	4.862
Défaut dans la direction.	362
Freins insuffisants.	936
Voitures laissant tomber huile ou graisse.	2.105
Nombre de feux	35
Défauts divers.	208 (1)

1. Les chiffres ci-dessus représentent le nombre de fois que les véhicules ont été l'objet d'un rapport pour les défauts divers et non pas le nombre réel de véhicules.

On remarquera que 98 personnes ont été tuées par des véhicules à chevaux, alors que 37 morts seulement ont été occasionnées par des omnibus ou des cabs automobiles. C'est cependant une banalité courante d'affirmer que les omnibus et les cabs automobiles tuent et blessent beaucoup plus de gens, dans les rues de Londres, que les véhicules à chevaux.

CHAPITRE II

L'automobilisme au point de vue juridique et réglementaire

SECTION I

LÉGISLATION ANTÉRIEURE A L'ACT DE 1903

Rien ne peut mieux donner une idée du développement extraordinairement rapide de l'industrie automobile en Angleterre qu'un examen du changement qui s'est fait durant ces dernières années dans l'attitude de la loi à l'égard de l'automobile (1).

En 1896, une automobile, telle que celles qui nous sont aujourd'hui familières, était ce qu'on pouvait presque appeler une « impossibilité légale ». En tous cas, les restrictions imposées par la loi sur la construction et la conduite des automobiles étaient si draconiennes, qu'elles empêchaient complètement l'usage de ces véhicules sur les voies publiques anglaises. Aujourd'hui que les automobiles sont devenues des objets aussi familiers que les cabs dans les

1. V. MOORE. *Un aperçu rétrospectif des lois automobiles.*

rues de Londres, et qu'on est accoutumé à les voir passer rapidement sur les routes à la campagne avec impunité à la vitesse réglementaire de 20 milles à l'heure, il est difficile de se rendre compte qu'il y a seulement treize ans, si on avait pu réussir à construire une voiture automobile en se conformant aux règlements surannés sur la construction des voitures, on aurait trouvé qu'il n'était pas permis de la conduire sur une voie publique à une vitesse supérieure à 2 milles à l'heure dans les villes et à 4 milles à la campagne. Non seulement on aurait été tenu de diminuer la vitesse à un pas qui serait lent pour un piéton, mais on aurait été obligé, en plus, de se conformer à certains règlements qui paraissent aujourd'hui presque bizarres dans leur sévérité. Ces règlements s'appliquaient à toutes les locomotives mues par un moteur inanimé ; aussi est-il intéressant de rappeler d'un mot ces règlements pour mieux montrer les progrès réalisés depuis.

Avant la loi du 14 août 1896, la circulation des locomotives sur les voies publiques était réglée par une série de règlements très surannés que l'on peut résumer ainsi :

Tout d'abord, il fallait au moins trois personnes pour conduire une pareille locomotive, et si plus de deux voitures y étaient attachées, un conducteur de plus était nécessaire.

Un de ces conducteurs, pendant que la locomotive

était en mouvement, devait précéder celle-ci d'au moins 20 mètres, et, en cas de besoin, aider les chevaux et les voitures traînées par des chevaux qui passaient auprès d'elle.

Les conducteurs des locomotives avaient l'ordre spécial de laisser le plus grand espace possible sur la route pour les voitures à chevaux et les piétons.

Le sifflet des locomotives ne devait jamais être entendu, pour aucune raison, et les robinets des cylindres ne devaient pas être ouverts, car ils auraient pu effrayer les chevaux.

Les locomotives devaient s'arrêter immédiatement lorsque la personne qui les précédait ou toute autre personne avec un cheval ou une voiture traînée par un cheval levait la main pour faire signe à la locomotive de s'arrêter.

Toute locomotive devait être munie de deux lumières puissantes, fixées d'une façon visible, une de chaque côté, en tête, une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever.

Le nom et l'adresse du propriétaire devaient être fixés d'une façon bien apparente sur la locomotive.

On conviendra, qu'avec de pareils règlements, l'automobilisme en 1896 pouvait à peine être considéré comme un passe-temps récréatif.

Il est bien certain qu'au jour où ces règlements furent édictés, on n'avait pas songé aux automobiles

et on n'avait en vue que les machines énormes et encombrantes de l'ancienne traction à vapeur ; il n'était pas venu à l'idée de ceux qui ont eu la responsabilité de cette loi qu'il serait jamais possible de mettre sur route un exemple aussi frappant de l'habileté de l'ingénieur que l'automobile légère moderne.

C'est en 1896, que fut votée la loi qui, pour la première fois, rendit l'usage des automobiles praticable sur les voies publiques. C'est l'act du 14 août 1896 (50 et 60, Vict. ch. 36), intitulé : *An act to amend the law with respect to the use of locomotives on highways* (1). Cette loi introduisit la distinction fondamentale entre les locomotives lourdes et légères ; elle exempta celles-ci des règles étroites et surannées imposées aux locomotives en général, tandis qu'elle laissait les lourds véhicules mus par une force mécanique (machines de traction) soumis à ces anciennes règles. Les automobiles ne dépassant pas trois tonnes étaient placées dans une classe à part ; le *Local government board* avait le pouvoir de faire des règlements en ce qui concerne leur usage et leur construction ; elles pouvaient marcher désormais à une vitesse maxima de 14 milles à l'heure. Mais le *Local government board* s'est servi du pouvoir à

1. Cette loi n'a fait l'objet que d'une analyse très succincte de M. Emilien Giraud dans *l'Ann. lég. étrang.*, 1896, p. 38. Aussi nous a-t-il paru intéressant d'en donner la traduction complète.

lui confié par la nouvelle loi, en réduisant bientôt la vitesse maxima de 14 à 12 milles à l'heure et celle-ci est restée la limite générale pour les courses en rase campagne jusqu'à la loi de 1903 qui, nous le verrons, l'a portée à 20 milles à l'heure, ne laissant au *Local government board* le pouvoir de la réduire à 10 milles à l'heure que dans les endroits dangereux. — Voici au surplus le texte de la loi :

SECTION I. — *Exemption en faveur des locomotives légères de certaines prescriptions légales.* — 1° Les applications mentionnées dans la cédula de cette loi, et toute autre application restreignant l'usage des locomotives sur route et contenues dans toute loi personnelle, locale ou générale en vigueur au moment du vote de cette loi, ne s'appliqueront pas aux véhicules actionnés par une puissance mécanique s'ils ont un poids inférieur à 3 tonnes non chargés et s'ils ne sont pas employés pour traîner plus d'un véhicule, ce véhicule avec sa locomotive ne devant pas dépasser à vide le poids de 4 tonnes et être construit de telle sorte qu'aucune fumée ou vapeur visible ne soit émise, excepté pour une cause accidentelle et temporaire. Les véhicules ainsi exemptés, soit automobiles, soit traînés par des locomotives, sont appelés dans cette loi « locomotives légères », aux conditions suivantes :

A). — Le conseil de tout comté ou *borough* a

le pouvoir de faire des lois locales, empêchant ou restreignant l'usage de ces locomotives sur tout point dans son territoire, où un tel usage serait susceptible de causer des dommages aux particuliers ou un danger public.

B). — Toute locomotive légère sera considérée comme une voiture dans le sens de toute loi, qu'elle soit publique, générale ou locale, et de tout règlement ou loi locale fait d'après une loi, si l'on s'en sert comme voiture d'une classe particulière, elle sera considérée comme voiture de cette classe, et on lui appliquera la loi relative aux voitures de cette classe.

2° Pour calculer, d'après les prévisions de cette loi, le poids d'un véhicule non chargé, on ne prendra pas en considération le poids de l'eau, du combustible, ou des accumulateurs employés pour la propulsion.

SECTION II. — *Règlements quant aux lumières.* — Dans l'espace compris entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever, toute personne conduisant une locomotive légère sera tenue d'avoir une lanterne construite et placée de telle sorte à éclairer d'après les règlements qui seront faits par le conseil local du gouvernement.

SECTION III. — *Les locomotives doivent porter une cloche.* — Toute locomotive légère devra porter une

cloche ou tout autre instrument capable de donner un avertissement suffisant de l'approche ou de la position de la voiture.

SECTION IV. — *Vitesse.* — Aucune locomotive légère ne devra marcher sur une voie publique à une vitesse maxima de 14 milles à l'heure ; le conseil local du gouvernement pourra réduire cette vitesse par des règlements.

SECTION V. — *Usage du pétrole, etc.* — L'emmagasinage et l'usage du pétrole ou de tout autre liquide inflammable ou de combustible pour l'usage des locomotives légèresseront soumis à des règlements faits par le secrétaire d'État ; ces règlements produiront leurs effets malgré les lois de 1871 à 1881 sur le pétrole (34 et 35, Vict. C. 105 ; 42 et 43, Vict. C. 47 ; 44 et 45, Vict. C. 67) (1).

SECTION VI. — *Règlements du conseil local du gouvernement.* — 1° Le conseil local du gouverne-

1. Le pétrole ne peut être conservé qu'en récipients séparés de verre, de terre ou de métal ne contenant pas plus d'une pinte (1/2 lit.) et bien bouchés. Le montant total, en supposant les récipients en masse, ne doit pas dépasser trois galons (12 lit.). La pénalité pour emmagasinage de pétrole sans licence ne pourra dépasser 20 livres sterling par jour pour la période pendant laquelle il est emmagasiné. Dans aucun cas, l'essence de pétrole ne peut être gardée pour être vendue sans une licence.

ment peut faire des règlements en ce qui concerne l'usage des locomotives légères sur route, leur construction, et les conditions dans lesquelles on peut s'en servir.

2° Les règlements faits d'après cet article peuvent, si le conseil local du gouvernement le juge nécessaire, être locaux et limités dans leur application à un territoire particulier ; ils peuvent, sur la demande de toute autorité locale, prohiber ou restreindre l'usage des locomotives employées dans le but de traction dans les rues passagères, ou dans tout autre endroit où cet usage serait dangereux pour le public.

Tout règlement fait d'après cet article aura plein effet nonobstant la loi générale ou locale.

Tout règlement censé fait en conséquence de cet article sera immédiatement porté à la connaissance des deux Chambres du Parlement.

SECTION VII. — *Pénalités.* — Toute infraction aux lois locales ou aux règlements faits d'après cette loi, ou aux prescriptions quelconques de cette loi, sera, après jugement sommaire, punie d'une amende ne dépassant pas £ 10.

SECTION VIII. — *Impôts sur certaines locomotives.*
— 1° A partir du 1^{er} janvier qui suivra le vote de cette loi, dans la Grande-Bretagne, toute locomotive légère susceptible d'impôt sera frappée comme voi-

ture ou voiture de louage, d'après l'article 4 de la loi de 1888 sur les douanes et le revenu intérieur (51 et 52, Vict. C. 8), d'un droit additionnel au taux suivant, c'est-à-dire : Si le poids de la locomotive dépasse 1 tonne non chargée, mais ne dépasse pas 2 tonnes non chargée, £ 22.

Si le poids de la locomotive dépasse 2 tonnes non chargée, £ 33.

2° Chaque droit sera payé en même temps que le droit sur la licence pour la locomotive comme voiture ou comme voiture de louage, et sera traité en Angleterre, en ce qui concerne les impôts sur la licence de taxation locale, selon le sens de la loi sur le gouvernement local de 1888 (51 et 52, Vict. C. 41). En Écosse, il sera payé au compte de la taxation locale (Écosse) et sera traité comme part du reste selon le sens de la section 2, subsection 3 de la loi sur la taxation locale (douanes et impôts) de 1890 (53 et 54, Vict. C. 60).

SECTION IX. — *Construction des roues des locomotives sur route.* — Les exigences de la subsection IV de la section 28 de la loi d'amendement des routes et locomotives de 1878 peuvent varier de temps en temps par ordre du conseil local du gouvernement.

SECTION X. — *Application à l'Écosse.* — Dans l'application de cette loi à l'Écosse, les mots « secrétaire

pour l'Ecosse » seront substitués aux mots « conseil local du gouvernement » ; les mots « les autorités de la voirie de tout comté ou *burgh* » seront substitués aux mots « conseil de comté ou de *borough* » et les mots « subsection IV de la section 3 de la loi d'amendement sur les locomotives (Écosse), 1878 (41 et 42, Vict. C. 58) » aux mots « subsection IV de la section 28 de la loi d'amendement des routes et locomotives de 1878 ».

SECTION XI. — *Application à l'Irlande.* — Dans l'application de cette loi à l'Irlande, les mots « le conseil local du gouvernement pour l'Irlande » seront substitués aux mots « conseil local du gouvernement » ; les mots « conseil de comté » seront interprétés, dans un district sanitaire urbain, d'après la loi sur la santé publique en Irlande de 1878 (41 et 42, Vict. C. 52), comme « autorité sanitaire urbaine », et ailleurs, comme se rapportant au grand jury.

SECTION XII. — *Abréviation du titre et mise en vigueur.* — Cette loi peut être citée comme loi sur les locomotives sur route de 1896 et sera mise en vigueur à l'expiration des trois mois après son vote.

SECTION II

LE MOTOR-CAR ACT DE 1903

§ 1. — Notions générales.

L'act de 1903 constitue une législation beaucoup plus équitable et surtout plus adéquate aux besoins modernes que celle de 1896. Comme on le verra, des amendes assez fortes sont édictées contre les contrevenants qui peuvent aussi être privés du droit de conduire pendant une durée illimitée. D'autre part, ce qui caractérise cette loi, c'est, comme nous l'avons déjà fait remarquer, son caractère éminemment pratique, et cela ne doit point surprendre. Elle n'a pas tenté de définition de principe, de classement scientifique; elle a cherché à punir et à réprimer les abus que l'expérience avait démontrés, comme aussi à faire une législation qui puisse satisfaire à la fois le piéton et l'automobiliste.

On peut résumer ainsi ses dispositions : Toute automobile (motor-car) doit être enregistrée au conseil de comté et porter un numéro d'enregistrement très visible, la nuit comme le jour.

Pour construire une automobile, il faut être porteur d'un brevet délivré par la même autorité, qui doit être exhibé à toute réquisition des agents de police, sous peine de contravention. Toute personne qui

conduit une automobile sur une route publique avec témérité ou négligence ou à une vitesse et d'une manière dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances comprenant la nature, l'état et l'usage de la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait ou pourrait se faire à ce moment, est coupable de délit. Les pénalités consistent en £ 20 d'amende pour la première fois et, en cas de récidive, en une amende de 50 livres et un emprisonnement de trois mois. En outre, les juges ont le pouvoir de retirer au délinquant le permis de conduire pour un temps illimité. En cas d'accident, quelle qu'en soit la cause, l'automobiliste est tenu de s'arrêter, sinon, il est passible de pénalités spéciales : le droit anglais a connu, avant notre législation, le *délit de fuite*. La vitesse maxima est de 20 milles à l'heure sur les routes publiques et elle peut être réduite à 10 milles dans les endroits déterminés par les règlements faits à la demande des autorités locales au *Local government board*. Ce bureau peut augmenter, par des règlements nets, le poids maximum de 3 à 4 tonnes prévu par la loi de 1908. Enfin, le *Motor-Car Act* n'était exécutoire que jusqu'au 31 décembre 1906 ; il a été prorogé et est encore en vigueur.

§ 2. — Étude de l'Act de 1903.

Il est assez difficile de classer de façon méthodique les dispositions de l'act de 1903, très complexe ainsi que le montre la table des sections de cet act.

SECTION	I. — Conduite imprudente.
—	II. — Enregistrement des automobiles.
—	III. — Licence pour les conducteurs.
—	IV. — Suspension de licence et disqualification.
—	V. — Faux dans les marques d'identification ou la licence.
—	VI. — Devoir de s'arrêter en cas d'accidents.
—	VII. — Règlements faits par le <i>Local government board</i> .
—	VIII. — Pouvoir de prohiber les automobiles sur des routes spéciales.
—	IX. — Limites de vitesse.
—	X. — Pose de poteaux indicateurs.
—	XI. — Pénalités et procédure.
—	XII. — Règlements sur le poids maximum des voitures.

SECTION XIII. — Licence imposée aux conducteurs d'automobiles.

— XIV. — Enquêtes locales par le *Local government board*.

— XV. — Exception d'irresponsabilité.

— XVI. — Application aux serviteurs de la Couronne.

— XVII. — Protection du pont de Menai.

— XVIII. — Application de cette loi à l'Écosse.

— XIX. — Application à l'Irlande.

— XX. — Interprétation, date d'application et abréviation du titre de la loi.

— XXI. — Durée de la loi.

Aussi nous contenterons-nous d'étudier l'act en prenant ses dispositions dans l'ordre même où elles sont édictées et en indiquant les quelques décisions de jurisprudence que nous avons pu recueillir et qui les ont commentées.

SECTION I. — *Conduite imprudente*. — 1^o Quiconque conduit une voiture automobile sur une route publique sans soin ou avec négligence, ou à une vitesse ou d'une manière dangereuse pour le public, eu égard à toutes les circonstances du cas, y compris la nature, la condition et l'usage de la route, la quantité de trafic

existant réellement au moment, se rend coupable de contravention à la présente loi (1).

2° Tout agent de police peut arrêter sans mandat le conducteur de toute voiture qui commet une contravention à ce paragraphe sous ses yeux, s'il refuse de donner son nom et son adresse ou de montrer sa licence sur demande, ou si l'automobile ne porte pas la marque ou les marques d'identification.

3° Si le conducteur d'une voiture qui commet une contravention à cet article refuse de donner son nom ou son adresse, ou donne un nom ou une adresse fausse, il se rend coupable de contravention à la présente loi, et ce sera le devoir du propriétaire de la voiture, s'il en est requis, de donner tous renseignements en son pouvoir et qui peuvent amener à l'identification et à la capture du conducteur, et si le propriétaire manque de le faire, il sera coupable aussi d'une contravention à cette loi.

1. La personne qui conduit réellement n'est pas toujours responsable. C'est ce qui a été décidé en 1907, dans l'affaire du Cros c/. Lam-bourne. Il y avait contestation sur le point de savoir si la voiture était conduite par l'appelant ou par une dame assise à côté de lui. La Cour, sans se préoccuper de savoir si l'appelant conduisait lui-même la voiture, le débouta par ces motifs que : Si la dame conduisait, elle le faisait avec le consentement et l'approbation de l'appelant qui devait savoir que la vitesse était dangereuse et qui, ayant le contrôle de la voiture, pouvait et aurait dû l'empêcher. En ne le faisant pas, il avait aidé à commettre la contravention.

SECTION II. — *Enregistrement des automobiles.* —

1° Toute automobile sera enregistrée près du conseil du comté ou d'un *borough* et chaque conseil désignera un numéro distinct à chaque automobile enregistrée chez lui.

2° Une marque indiquant le numéro d'enregistrement de la voiture et le conseil près duquel la voiture est enregistrée sera fixée sur la voiture ou sur un véhicule traîné par la voiture ou sur les deux, de la manière que le conseil impose conformément aux règlements du conseil gouvernemental local créé d'après cette loi.

3° Un droit de 20 shillings sera perçu par le conseil du comté ou de *borough* pour l'enregistrement d'une voiture, excepté pour les motocycles pour lesquels le droit sera de 5 shillings.

4° Si une voiture est employée sur une route publique sans être enregistrée, ou si la marque qui doit être fixée, selon cette loi, est absente, ou, si étant fixée, elle est obscurcie ou rendue difficile à distinguer, la personne conduisant la voiture sera coupable d'une contravention à cette loi, à moins que, dans le cas d'une poursuite pour avoir obscurci une marque ou l'avoir rendue difficile à distinguer, elle prouve qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables pour empêcher la marque de s'effacer ou de devenir difficile à distinguer.

A. — Néanmoins, la personne ne sera pas respon-

sable d'une pénalité d'après cet article, si elle prouve qu'elle n'a pas eu l'occasion raisonnable de faire enregistrer la voiture selon l'article ci-dessus et que la voiture est conduite sur une route dans le but d'être enregistrée.

B. — De même, le conseil de tout comté ou *borough* dans lequel la maison d'affaires d'un manufacturier ou d'un commerçant d'automobiles est située, peut, en lui faisant payer un droit annuel n'excédant pas 3 livres, lui assigner une marque d'identification générale pouvant être employée sur toute voiture à l'essai lorsqu'elle est finie, ou à l'essai par un acheteur éventuel. Une personne ne sera pas responsable d'une pénalité d'après cet article lorsqu'elle se servira, ainsi de sa voiture, si la marque ainsi insignée est fixée sur la voiture de la manière requise par le conseil, selon les règlements du conseil gouvernemental local, créé par la présente loi.

SECTION III. — *Licence des conducteurs.* — 1° Nul ne peut conduire une automobile sur une voie publique sans une licence délivrée conformément à la loi, nul ne peut employer un conducteur sans licence. — Les contrevenants seront punis conformément à la présente loi.

2° Le conseil de comté ou de *borough* accordera une licence pour conduire une automobile à toute personne la demandant et habitant dans ce comté ou *borough*, après paiement d'un droit de 5 shillings,

à moins que celui qui demande cette licence ne soit disqualifié d'après les prescriptions de cette loi.

3° Une licence restera en vigueur pour une période de douze mois à partir de la date où elle est accordée mais elle sera renouvelable et les mêmes prescriptions s'appliqueront au renouvellement de la licence comme elles s'appliquent à l'octroi de la licence.

4° La licence doit être exhibée par tout conducteur, sur la réquisition des agents. A défaut de production de sa licence, ce conducteur sera passible après un jugement sommaire, d'une amende ne dépassant pas £ 5 pour chaque délit.

5° Les mineurs de 17 ans n'ont pas qualité pour obtenir une licence, exception faite pour une licence limitée à la conduite des motocyclettes qui peut être accordée à une personne au-dessus de 14 ans ; toute personne déjà en possession d'une licence ne peut en obtenir une autre, tant que la première est encore en vigueur.

SECTION IV. — *Suspension de licence et disqualification.* — 1° Tout tribunal devant lequel une personne est convaincue d'une contravention à la présente loi ou de contravention sur la conduite d'une automobile autre qu'une première ou seconde contravention, consistant seulement en un excès de vitesse dépassant celle fixée par cette loi, peut :

A). — Si le contrevenant a une licence d'après la

présente loi, suspendre cette licence pour le temps qu'il jugera convenable, et même le déclarer incapable d'obtenir une licence pour un temps qu'il fixera ;

B). — Si le contrevenant n'a pas de licence, le déclarer disqualifié pour en obtenir une pendant le temps qu'il jugera convenable ; et

C). — Si le contrevenant a une licence, ordonner l'inscription sur cette licence, de la condamnation et de tous les ordres prononcés par lui, comme aussi envoyer une copie de ces textes au conseil par lequel la licence a été accordée (1).

2° Le condamné, s'il a une licence, devra la produire dans un temps raisonnable pour faire ces mentions ; s'il y manque, il sera coupable d'une contravention à cette loi.

3° La licence ainsi suspendue par le tribunal ne produira aucun effet pendant le temps de la suspension, et, toute personne dont la licence est suspendue ou qui est disqualifiée, est également disqualifiée pour obtenir une licence pendant la période de suspension ou de disqualification.

4° La personne disqualifiée peut faire appel de cette décision de la même manière qu'une personne peut faire appel quand elle est condamnée à l'emprisonnement sans option d'une amende ; le tribunal peut, s'il

1. La licence portant ces inscriptions est dite, en Angleterre, « licence endossée ». C'est quelque chose d'analogue au casier automobile qu'il a été question de créer en France.

le juge convenable, pendant l'appel, différer l'exécution de l'ordre

5° Toute personne disqualifiée qui fait une demande et obtient une licence pendant qu'elle est ainsi disqualifiée, ou celle dont la licence a été endossée, qui demande ou obtient une licence sans donner les détails d'endossement, se rend coupable d'une contravention à la présente loi ; toute licence par elle ainsi obtenue est nulle (1).

SECTION V. — *Faussees marques d'identification ou fausse licence.* — Toute personne qui falsifie les marques d'identification de sa voiture ou sa licence, ou frauduleusement les change ou s'en sert, ou frauduleusement les prête et permet à une autre personne de s'en servir, se rend coupable d'une contravention à cette loi.

SECTION VI. — *Devoir de s'arrêter en cas d'accident.* — Toute personne conduisant une voiture automobile doit s'arrêter, dans tous les cas, si un accident

1. Aucune de ces pénalités ne peut résulter d'une première ou seconde contravention pour excès de vitesse seulement, que la vitesse limite soit fixée par l'article 8 ou par un règlement local (Marshall Chamberlain, 1904, W. N. 163). Dans tous les autres cas, la suspension et la disqualification sont à la discrétion absolue du tribunal, tandis que l'endossement est la conséquence nécessaire d'une condamnation.

est causé par sa voiture à un piéton, à un cheval, ou à une voiture ; si elle en est requise, elle doit donner son nom et son adresse, le nom et l'adresse du propriétaire et la marque d'enregistrement ou le numéro de la voiture ; et, si elle commet sciemment une contravention au présent article, elle est passible, après jugement sommaire, d'une amende ne dépassant pas 10 livres ; en cas de récidive, l'amende sera portée à 20 livres pour la seconde infraction, et pour les infractions suivantes, la peine sera soit une amende de 20 livres, soit un emprisonnement maximum d'un mois.

SECTION VII. — *Réglementation par le conseil local du gouvernement* (1). — 1. Le conseil local du gouvernement peut, d'après l'article 6 de la loi sur les locomotives routières de 1896 (59 et 60, Vict. C.36) (2), faire des règlements sur les points suivants :

A). — L'identification des voitures à moteur et, en particulier, la détermination et réglementation des dimensions, de la forme et du caractère des marques

1. Le conseil local est une sorte de conseil de préfecture présidé par le shérif.

2. Les règlements faits par le conseil sont faits, d'après cette section, en conformité de la section 6 de la loi sur les locomotives routières de 1896 ; en conséquence la section 7 de cette loi qui prescrit qu'un manquement à un règlement fait d'après cet article peut, après jugement sommaire, être puni d'une amende maximum de £ 10, s'ap-

d'identification, ainsi que la façon dont elles doivent être fixées et rendues faciles à distinguer, soit de nuit soit de jour ; en ce qui concerne l'enregistrement des voitures, l'inscription sur les registres de tous détails concernant cet enregistrement, y compris ceux de propriété de la voiture, la forme de ces inscriptions afin qu'elles puissent être utilement consultées par la police, et la déchéance de l'enregistrement.

B). — En ce qui concerne les licences à accorder par les conseils de comté ou *borough*, et en particulier, les formes du registre de ses licences, leur renouvellement, les facilités spéciales à accorder à cet égard aux personnes ne résidant pas dans le Royaume-Uni pour pouvoir en communiquer aisément les dé-

plique ici. A défaut de paiement d'une amende, le tribunal a le pouvoir d'emprisonner sans travaux forcés :

Lorsque l'amende ne dépasse pas 10 shillings pour une période maximum de sept jours ;

Lorsque l'amende dépasse 10 shillings et inférieure à £ 1, pour une période maximum de quatorze jours ;

Lorsque l'amende dépasse £ 1 et est inférieure à £ 50 pour une période ne dépassant pas un mois ;

Lorsque l'amende dépasse £ 5, mais inférieure à £ 20, pour une période maximum de deux mois ;

Lorsque l'amende dépasse £ 20, pour une période ne dépassant pas trois mois.

Les juges ont le pouvoir d'accorder des délais pour le paiement de ces amendes ou d'autoriser le paiement par acomptes ou d'ordonner des cautions pour le paiement.

tails au comté avoisinant ou autre ; le moyen de rendre ces détails, en ce qui concerne toute personne dont les licences sont suspendues ou endossées, utiles à la police, afin d'empêcher notamment une personne d'obtenir plus d'une licence.

2° Les conseils de comté ou de *borough* sont chargés d'appliquer les règlements ainsi faits ; par le conseil local du gouvernement ; ils peuvent, s'ils y sont autorisés par les règlements et d'accord avec ceux-ci, prélever un droit : 1° de 10 shillings au maximum pour l'inscription des détails concernant la propriété d'une voiture, les changements de propriétaire ; 2° de 1 shilling pour le renouvellement des licences perdues ou illisibles.

SECTION VIII. — *Pouvoir de prohiber les automobiles sur des routes spéciales.* — Le conseil local du gouvernement peut, par des règlements faits d'après l'article 6 de la loi principale, prohiber ou restreindre la conduite des automobiles, ou d'une espèce spéciale d'automobiles, sur toute route spécifiée ou partie de route qui ne dépasse pas 16 pieds de largeur, ou sur laquelle le trafic ordinaire des automobiles serait, d'après son opinion, spécialement dangereux.

SECTION IX. — *Limites de vitesse.* — 1° L'article 4 de la loi de 1896 est abrogé et remplacé par la dispo-

sition suivante: « Mais dans une autre circonstance, on ne devra conduire une automobile sur une voie publique à une vitesse dépassant en principe 20 milles à l'heure; néanmoins, dans les limites ou dans les endroits visés dans les règlements du conseil local du gouvernement en vue de la sécurité publique, sur la demande de l'autorité locale de ces endroits, personne ne devra conduire une automobile à une vitesse dépassant 10 milles à l'heure (1). Toute personne qui contreviendra à cette prescription est susceptible, après jugement sommaire, pour la première infraction, d'une amende ne dépassant pas 20 livres; et pour les autres, d'une amende ne dépassant pas 50 livres; ces condamnations ne pourront jamais être prononcées sur le témoignage d'un témoin unique (2). »

1. Ces dispositions doivent se combiner avec celle de la section XII sur le poids maximum des automobiles.

2. Cela doit s'entendre d'une façon raisonnable et dans les termes stricts de la loi; tout d'abord, il est à remarquer que cette disposition ne s'applique qu'au cas où la vitesse limite de 20 milles est dépassée. Voici, d'autre part, un exemple qui fait comprendre qu'une semblable prescription, exorbitante du droit commun, doit être interprétée raisonnablement.

Dans les procès *Planc c. Marhs*, le défendeur fut convaincu d'avoir conduit une automobile sur une route publique, à une vitesse dépassant 20 milles à l'heure. A l'appel de la cause, un sergent de police prouva qu'il avait placé un « constable » à un certain point de la route et qu'il attendait lui-même à une distance d'un quart de mille sur la même route. Quand la voiture conduite par le défendant passa devant

2° Le contrevenant ne pourra être poursuivi et condamné qu'après avoir été avisé des poursuites au moment où l'infraction a été commise, ou dans un délai de vingt et un jours après la contravention.

3° Le conseil local du gouvernement peut, sans aucune demande de l'autorité locale, après considération des objections qui peuvent être soulevées par l'autorité locale, révoquer ou changer tout règlement fait par cette autorité d'après cet article.

4° Dans cet article, l'expression « autorité locale » signifie :

A). — En ce qui concerne la cité de Londres, le maire, les échevins et le conseil de la cité de Londres assemblés ;

B). — En ce qui concerne les *boroughs* municipaux avec une population de plus de 10.000 habitants d'après le dernier recensement fait avant le vote de cette loi, le conseil du *borough* ; et en ce qui concerne tout autre endroit, le conseil de comté.

le « constable » il fit signe au sergent qui, immédiatement, mit en marche sa montre à secondes. Aucune objection ne fut faite quant à l'exactitude de la montre à secondes. La seule preuve de la vitesse était celle apportée par le sergent. Le défendeur fut condamné et fit appel pour cette raison que la condamnation avait été obtenue sur l'opinion d'un seul témoin. Il a été jugé que la preuve du sergent n'était pas une simple preuve d'opinion, mais une preuve de fait enregistré par sa montre à secondes pour le temps pris pour faire le quart de mille, qu'elle était donc valablement rapportée.

SECTION X. — *Pose de poteaux indicateurs.* — 1° Les autorités locales, dans le sens de l'article précédent, donneront avis public de tout règlement du conseil local du gouvernement, fait à la suite de cette loi, prohibant ou restreignant l'usage des automobiles sur des routes ou parties de route, ou limitant leur vitesse dans certaines limites ou endroits ; dans ce but, des avis seront affichés dans les endroits bien en vue sur ou près des routes, partie de route, limite ou endroit, auxquels le règlement se rapporte.

2° Les autorités locales feront élever, dans leur territoire, des poteaux indicateurs, soumis, quant à la taille et à la couleur, au règlement qui sera fait par le conseil local du gouvernement, indiquant les tournants dangereux, le croisement des routes, les descentes rapides, là où ces poteaux indicateurs leur paraîtront nécessaires.

SECTION XI. — *Pénalités et procédure.* — 1° Toute personne coupable d'une contravention à la présente loi pour laquelle aucune pénalité spéciale n'est prévue, sera passible, après jugement sommaire, pour chaque contravention, d'une amende ne dépassant pas £ 20, et pour les contraventions suivantes, ou d'une amende ne dépassant £ 50 ou d'un emprisonnement maximum de trois mois.

2° Toute personne condamnée à payer une amende dépassant 20 shillings peut faire appel du jugement

dans les mêmes formes que si elle est condamnée à un emprisonnement sous l'option d'une amende (1).

SECTION XII. — *Règlement sur le poids maximum des voitures.* — 1° Le conseil local du gouvernement, par des règlements faits d'après l'article 6 de la loi de 1896 peut, en ce qui concerne toute classe de véhi-

1. Voici, en résumé, les infractions auxquelles peuvent s'appliquer les pénalités prévues par ce texte :

1° Conduite négligente, imprudente ou dangereuse (sect. I) ;

2° Refus de la part d'un conducteur qui commet une contravention à la section I de donner son nom et son adresse, ou fait donner un faux nom et une fausse adresse (sect. 1 à 3).

3° Manque de la part du propriétaire d'une voiture de donner les enseignements en son pouvoir pour arriver à l'identification et à l'arrestation du conducteur (Sect. 1 et 3),

4° Sauf les exceptions et prescriptions indiquées dans la section II, conduite sur une route publique d'une voiture non enregistrée ou ne portant pas les marques d'identification convenablement fixées, ou portant des marques oblitérées d'une façon quelconque ou rendues difficiles à distinguer (sect. 4) ;

5° Conduite d'une voiture sans avoir de licence d'après la loi ou emploi d'une personne sans licence pour la conduire (sect. 3) ;

6° Manque de la part d'une personne ayant une licence, après condamnation pour contravention spécifiée dans l'article, de produire la licence dans un temps raisonnable pour l'endossement.

7° Pour demande et obtention d'une licence, alors qu'on est disqualifié ou pour demande ou obtention d'une licence sans avoir donné les détails d'endossement d'une licence obtenue auparavant (sect. 4, 5) ;

8° Le fait de fabriquer de fausses marques ou de fausses licences, de les changer, ou de s'en servir frauduleusement, de les prêter ou de permettre qu'on s'en serve frauduleusement (sect. 5).

cules mentionnée dans ces règlements, augmenter le maximum de poids de 3 tonnes et de 4 tonnes mentionné dans l'article 1^{er} de cette loi, selon les conditions quant à l'usage et à la construction du véhicule qui peuvent être faites par les règlements.

2^o Le pouvoir du conseil local du gouvernement à cet égard comprendra, en ce qui concerne les automobiles dépassant le poids de 2 tonnes à vide, le pouvoir de faire des règlements sur la vitesse (1).

1. Cette disposition est très importante. En effet, de la combinaison de ces dispositions sur le poids des automobiles avec celles sur leur vitesse, il résulte qu'il n'y a plus aujourd'hui, comme en 1896, une seule classe d'automobiles avec une limite unique de vitesse de 4 milles à l'heure dans la campagne et de 2 milles dans les villes, mais il convient de distinguer cinq classes différentes avec des vitesses de limites différentes. En voici la liste :

1^o Automobiles au-dessous de 2 tonnes non chargées, limite générale de vitesse de 20 milles à l'heure ;

2^o Automobiles au-dessus de 2 tonnes et au-dessous de 5 non chargées, mais munies de pneus ou de bandages élastiques : limite générale, 12 milles à l'heure, mais réduite à 8 milles si le poids enregistré pour chaque essieu avec chargement dépasse 6 tonnes ;

3^o Automobiles au-dessus de 2 tonnes mais au-dessous de 3 tonnes et n'ayant ni pneus ni bandages élastiques : limite générale, 8 milles à l'heure, mais réduite à 5 milles si le poids par essieu dépasse 6 tonnes, ou si elles traînent une autre voiture ;

4^o Automobiles au-dessus de 3 tonnes et au-dessous de 5 tonnes sans pneus ou sans bandages élastiques, limite générale, 5 milles à l'heure ;

5^o Locomotives au-dessus de 5 tonnes, limite générale, 4 milles à la campagne et 2 milles dans les villes et villages.

SECTION XIII. — *Licence imposée aux conducteurs d'automobiles.* — La définition de « domestique mâle » dans la subdivision 3 de l'article 19 de la loi sur les impôts de 1869 (32 et 33, Vict. C. 14), modifiée par l'article 5 de la loi de 1876 sur les impôts antérieurs et les douanes (39 et 40, Vict. C. 16), sera interprétée comme si toute personne employée à conduire une automobile était comprise dans cette définition (1).

SECTION XIV. — *Enquêtes locales par le conseil local du gouvernement.* — Les subdivisions 1 et 5 de l'article 87 de la loi sur le gouvernement local de 1888 (51 et 52, Vict. C. 41) (qui a rapport aux enquêtes locales) s'appliqueront à l'exercice de tous ses devoirs d'après cette loi au conseil du gouvernement local.

SECTION XV. — *Exception d'irresponsabilité.* — La présente loi ne déroge en rien aux autres lois et règlements pouvant concerner la responsabilité du conducteur ou du propriétaire devant les tribunaux ordinaires (2).

1. Il en résulte qu'une licence annuelle du prix de 15 shillings doit être prise pour tout domestique mâle employé à conduire une automobile. Si, cependant, ce domestique est principalement employé à un autre genre de travail qui ne nécessite pas qu'on prenne une licence et qu'il ne conduise l'automobile que par occasion, il n'y a pas d'obligation de prendre une licence. La licence n'est pas non plus nécessaire pour un chauffeur qui n'est employé que pour une partie de la journée et ne demeure pas chez son patron.

2. Cette disposition signifie qu'indépendamment des règlements spéciaux aux automobiles, les chauffeurs et propriétaires sont soumis

SECTION XVI. — *Application aux serviteurs de la Couronne.* — La présente loi et la loi de 1896 s'appliquent aux personnes au service public de la Couronne (1).

SECTION XVII. — *Protection du pont de Menai.* —
1° Il est défendu de conduire une automobile sur le pont de Menai, excepté d'après les règlements faits par les commissaires des travaux.

2° Tout contrevenant sera passible, après jugement sommaire, pour la première infraction, d'une amende ne dépassant pas £ 10 ; pour la seconde, d'une amende ne dépassant pas £ 20 ; et pour les suivantes, d'une amende ne dépassant pas £ 50.

SECTION XVIII. — *Application à l'Écosse.* — Dans l'application de la présente loi à l'Écosse :

1° Le terme « secrétaire pour l'Écosse » sera substitué au terme « conseil local du gouvernement » ;

aux règlements généraux sur la circulation et, en particulier, à la loi de 1835. Aussi, la section 72 de cette loi impose une amende de 40 shillings à toute personne qui, volontairement, conduit sa voiture sur un sentier ou sur une chaussée réservés aux piétons, ou encore à toute personne qui obstrue volontairement le passage d'un sentier. Ces pénalités sont applicables aux automobilistes, et ceux-ci ne pourraient pas se prévaloir de ce qu'elles ne sont pas prévues expressément par les lois sur les automobiles.

1. Les termes de cette disposition excluent les automobiles qui sont la propriété de la Couronne et ceux qui appartiennent aux personnes au service particulier de la Couronne.

2° Le terme « conseil d'un *burgh* de police parlementaire ou royale », contenant dans ses limites, selon qu'il a été fixé ou déterminé pour la police, une population, d'après le dernier recensement, de 50.000 habitants ou plus, sera substitué au terme : « conseil de *borough* » ; tout autre *burgh* sera considéré comme partie du comté dans lequel il est situé ;

3° Les autorités ayant pouvoir de réglementer la route de tous comtés ou *burgh* de police parlementaire ou royale seront les autorités locales d'après les dispositions de la présente loi ayant trait à la vitesse et à la pose de poteaux indicateurs ;

4° Les termes se rapportant aux articles 1 et 3 de la section 93 de la loi du gouvernement local (Ecosse) de 1889 (52 et 53, Vict. C. 50) seront substitués par un terme ayant rapport aux articles 1 et 5 de la section 87 de la loi du gouvernement local de 1888 ;

5° Toute amende prononcée d'après cette loi pourra être recouvrée au moyen de l'emprisonnement, aux termes des lois de juridiction sommaire ;

6° Toute personne convaincue d'une contravention à cette loi et condamnée à l'emprisonnement sans l'option d'une amende, ou condamnée à payer une amende dépassant 10 livres, aura un droit d'appel contre la condamnation. Cet appel sera fait entre les mains du sous-shérif et sera jugé sommairement. Il sera formé soit immédiatement après le jugement dont on fait appel, soit dans les sept jours qui suivent ;

l'exécution du jugement sera suspendue jusqu'à ce que l'appel ait été jugé, pourvu que l'appelant ait, au moment de l'appel, déposé entre les mains du greffier de la Cour un engagement avec caution suffisante, ou autrement, donnant à la Cour une sécurité satisfaisante de sa comparution devant le sous-shérif.

Le sous-shérif peut, en appel, entendre des témoins entendus ou non en première instance, infirmer ou confirmer, en tout ou en partie, le jugement dont est appel, ou rendre un nouveau ou différent jugement. Sauf ce qui est prévu par la loi des appels contre les poursuites sommaires, en Ecosse, de 1875, son jugement sera définitif et sans appel ;

7° L'appel formé par une personne ayant une licence, contre un ordre de suspension ou de disqualification, sera reçu et jugé dans les formes ci-dessus, autant que possible.

SECTION XIX. — *Application à l'Irlande.* — 1° Dans l'application de cette loi à l'Irlande, le terme « conseil local du gouvernement pour l'Irlande » sera substitué au terme « conseil local du gouvernement » ;

2° Les subdivisions 1 et 3 de l'article 32 de l'ordre du gouvernement local (application et mise en vigueur) de 1898 seront substituées aux subdivisions 1 et 5 de l'article 87 de la loi du gouvernement local de 1888 (51 et 52, Vict. C. 41) ;

3° L'article 33 de la loi de juridiction sommaire (Irlande) de 1851 (14 et 15, Vict. C. 92), qui donne un droit d'appel, s'appliquera aux condamnations pour contravention à la présente loi, comme si le terme d'emprisonnement sans l'option d'une amende était substitué au terme d'emprisonnement excédant un mois ;

4° Les articles 1 à 4 inclus de la loi sur les témoignages devant une juridiction criminelle de 1898 (61 et 62, Vict. C. 36) s'étendent à l'Irlande au cas d'une personne accusée d'infraction à la présente loi.

SECTION XX. — *Interprétation ; date de mise en vigueur de la loi ; abréviation du titre.* — 1° Dans la présente loi l'expression « automobile » (*motor-car*) (1) a le même sens que l'expression « locomotive légère » dans la loi de 1896 ; néanmoins dans les prescriptions de cette loi se rapportant à l'enregistrement des automobiles, l'expression « automobile » ne comprendra pas un véhicule trainé par une automobile.

1. Le terme « Motor-Car » est défini dans l'article 1^{er} des règlements automobiles de 1904 : un véhicule mû par une puissance mécanique pesant moins de 3 tonnes non chargé, qui n'est pas employé pour trainer plus d'une seule voiture (ce véhicule avec sa locomotive ne dépassant pas le poids de 4 tonnes non chargé), et a été construit de façon à ne produire aucune fumée ou vapeur visible, sauf dans les cas accidentels. Le terme « Motor-Car » comprend les motocyclettes, excepté quand l'intention contraire est apparente.

Les prescriptions de la présente loi et de la loi de 1896 s'appliqueront au cas d'une route à laquelle le public a accès de la même manière qu'elle s'applique au cas d'une route publique.

2° La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1904.

3° Elle peut être citée comme « loi automobile de 1903 et loi sur les locomotives routières de 1896 » ; elle peut être citée dans son ensemble comme « lois automobiles de 1896 et 1903 ».

SECTION XXI. — *Durée de la loi.* — La présente loi ne sera appliquée que jusqu'au 31 décembre 1906, à moins que le Parlement n'en décide autrement (1).

§ 3. — *Étude de certaines difficultés soulevées par l'application du Motor-Car Act.*

1° *Les surveillants des clubs automobilistes.* — Les rigueurs de la loi de 1903 ont amené, cela était inévitable, des réactions. Les chauffeurs et le monde des automobilistes en général ont cherché à se défendre contre les pénalités excessives de l'act.

A cet effet, les grands clubs automobilistes d'Angleterre ont créé des corps spéciaux de surveillants,

1. En fait, l'Act de 1903, quoiqu'il n'ait pas été prorogé spécialement par le Parlement, est toujours en vigueur et reste la seule loi applicable aux automobiles en Angleterre.

officiellement recommandés par eux, avec un costume spécial qui se rapproche beaucoup de celui des policemen anglais (il ne s'en distingue que par un brassard) dont la mission est double : d'une part, ils doivent prévenir l'automobiliste, qui marche à une allure non réglementaire, de la présence, dans le voisinage, d'agents qui se préparent à lui dresser une contravention ; d'autre part, ils doivent signaler aux *clubs* les automobilistes qui vont toujours à une allure excessive, afin que le club puisse leur faire des représentations et même, s'il y a lieu, les exclure. Les automobilistes imprudents sont les pires ennemis de l'automobilisme.

Ce corps de surveillants spéciaux existe également à Paris : quelques-uns sont accrédités par *l'Automobile-Club* de France, mais ils sont bien moins nombreux qu'en Angleterre ; ils n'opèrent d'ailleurs qu'à Paris, tandis que les surveillants anglais exercent leurs fonctions aussi bien à Londres que dans la banlieue et même dans un rayon assez éloigné de Londres. On les appelle en France communément du nom expressif « d'anges gardiens ».

Leur institution a donné lieu à des difficultés d'ordre juridique assez délicates, avec la police londonienne.

« La campagne poursuivie si énergiquement par la police rurale contre les chauffeurs imprudents, écrit M. William Andreu, avocat très compétent en cette

matière (1), n'a pas toujours été raisonnable et il y a une tendance à regarder les chauffeurs, en général, comme les ennemis de la sécurité publique ; et comme résultat, il y a eu quelques ennuis entre la police et les surveillants que la police si souvent ne regarde pas comme des aides pour empêcher la conduite dangereuse des automobiles, mais comme des espions cherchant à les empêcher de remplir leur devoir « désagréable ».

Les cas d'obstruction causés par les surveillants contre la police n'ont pas été fréquents en 1908 ; un cas cependant présente un grand intérêt : c'est celui du surveillant Sweney, employé par *l'Association automobile*, qui comparut devant la Cour de police du comté de Kingston. Ce surveillant était précisément accusé d'avoir empêché la police d'exécuter son devoir en prévenant les automobilistes de la présence des agents sur la route de Portsmouth, entre Londres et Esher. Sweney était monté sur une bicyclette et portait le brassard de *l'Association automobile* ; il fut établi par 3 constables (agents de police) qu'il les suivait et se plaçait en observation environ 20 mètres en dehors de la distance mesurée et faisait signe aux chauffeurs qui ralentissaient en approchant du piège de la police. Les magistrats condamnèrent le surveillant à une amende de £ 5 et £ 5 de frais.

1. Différents cas soutenus devant les tribunaux en 1908, *The Car*. p. 195.

On a fait appel et la décision de la Cour divisionnaire est attendue avec impatience par le monde des automobilistes anglais, car elle concerne la police d'un grand club anglais, *l'Association automobile*, dont les surveillants sont particulièrement actifs à relever les cas d'excès de vitesse sur les routes anglaises.

Le défendeur Sweney avait prétendu dans sa déposition devant les magistrats, qu'il ne savait pas que la police était de service sur cette partie de la route et, comme preuve de sa bonne foi, il demandait à prouver qu'il venait d'arriver ce jour-là d'une autre partie de la campagne où, en trois mois, il avait observé 6.338 voitures et avait fait un rapport contre 176 à *l'Association automobile* pour excès de vitesse. La défense fit en outre valoir qu'il aidait réellement à empêcher les excès de vitesse.

L'accusation cherchait, au contraire, à établir un lien de complicité entre le délinquant et *l'Association automobile* en prenant texte de ses propres déclarations, qu'il avait toujours agi comme surveillant officiel de cette association et non comme simple particulier. Or, si l'accusation établissait qu'il y avait réellement entente entre *l'Association automobile* et son surveillant, une condamnation pourrait être prononcée contre l'Association elle-même et ce serait la ruine du système.

Cette question de complicité ne sera vraisemblablement pas agitée en appel ; la décision de la Cour

d'appel pourra néanmoins comprendre une expression d'opinion qui, ou bien mettra fin aux pièges de police, ou découragera, au contraire, les efforts méritoires faits par *l'Association automobile* en louant des surveillants pour empêcher les excès de vitesse.

2° *Avis conditionnel de poursuites.* — Les poursuites pour excès de vitesse ne soulèvent pas, en général, beaucoup de points de droit, toutefois la question a été posée, à la Cour divisionnaire, au mois de juin dernier, de savoir si un avis conditionnel de poursuite pour excès de vitesse était un avis suffisant. Le chauffeur, qui avait été condamné par les magistrats, avait fait appel en se basant sur la section 9 § 2, de la loi automobile 1903 qui dit, nous le savons : « Quand une personne sera poursuivie d'après cet article (c'est-à-dire pour excès de vitesse), elle ne sera pas condamnée à moins d'avoir été *avertie* de la poursuite intentée au moment où la contravention a été faite. » Or, le constable avait simplement dit, au moment où il dressait la contravention, qu'il convoquerait la personne si ses notes de vitesse étaient d'accord avec celles de son collègue qui était en faction plus loin sur la route ; qu'autrement, elle n'en entendrait plus parler. Pareil avis conditionnel, dit le *Lord chief justice*, était suffisant et l'appel fut rejeté. N'est-ce pas une interprétation abusive du texte ?

En général, les tribunaux ne manifestent pas de très grandes sympathies pour l'automobiliste, qui,

dans une poursuite pour excès de vitesse, soulève une question d'ordre technique peu importante.

Ainsi, dans la cause *Marshall c. Fórd*, on souleva récemment devant la Cour d'appel la question de savoir si la police n'avait pas obtenu une condamnation illégale quand, après avoir examiné la licence du conducteur et l'avoir convoqué pour excès de vitesse, elle avait omis de l'avertir de produire sa licence devant la Cour. En fait, la licence ne fut pas produite devant la Cour et l'appelant en tira argument pour prétendre que son identité n'avait pas été prouvée. Le *Lord chief justice* refusa d'admettre l'appel du chauffeur, regardant son objection comme frivole, et dit que lui donner raison serait un véritable abus des technicités. Lorsqu'un constable prend le nom d'une personne et examine sa licence et que la même personne, plus tard, se présente devant le tribunal, son identité ne peut pas faire de doute et il est inutile de recourir à une identification formelle de la licence.

3° *Statut de la motocyclette*. — Le procès *English c. Sewell* en août 1908 est intéressant en ce qu'il soulève la question du statut légal de la motocyclette.

Le plaignant conduisait une charrette à poney, quand il fut dépassé sur la route par le défendeur montant une motocyclette. Celle-ci effraya, par le bruit de ses explosions, le poney qui, en se dérobant, blessa le plaignant. Le juge de la Cour du comté

maintint qu'il n'y eut pas de négligence de la part du défendeur, puisque les explosions de la machine de la motocyclette étaient *inévitables*. Mais il soutint que la motocyclette, avec ses explosions effrayantes, était nuisible et que, par conséquent, le propriétaire, quoique non coupable de négligence en la montant, était coupable néanmoins d'avoir employé sur la route un engin nuisible et dangereux pour les autres véhicules. En jugeant ainsi en faveur du plaignant, le juge de la Cour du comté était sans doute impressionné par la jurisprudence de la Haute Cour qui a souvent jugé que des machines à traction quoique non conduites avec négligence, devaient néanmoins être considérées comme nuisibles quand elles causaient des blessures aux chevaux et alors même qu'elles se soumettaient aux lois relatives aux machines de traction.

Il faut espérer que les progrès de la mécanique rendront bientôt inutile une semblable jurisprudence.

4° *Du dérapage.* — Il est bien entendu que la négligence du conducteur d'une automobile peut rendre le propriétaire responsable du dommage, comme si l'accident est le résultat d'un défaut dans le moteur, le propriétaire peut être également tenu pour responsable.

Mais que décider au cas d'accident dû au dérapage d'une automobile sans qu'il y ait faute du conducteur ? Les cas s'est présenté dans une affaire *Gibbons c. Vanguard Motor omnibus Company Limited*,

sur un appel d'un jugement d'une Cour du comté qui avait accordé au plaignant des dommages pour dégâts causés à un réverbère sur le trottoir par le dérapage d'une automobile sur une route glissante. Aucune négligence n'avait pu être relevée dans la conduite de la voiture ; le juge de la Cour du comté soutint néanmoins qu'il y avait négligence de la part de la Compagnie des omnibus automobiles en mettant sur la voie publique un véhicule susceptible de ne pas rester sous le contrôle du conducteur, en un mot, que la tendance à dérapier sur une route glissante faisait du véhicule un objet nuisible. La Cour divisionnaire fut de la même opinion et n'admit pas l'appel de la Compagnie d'omnibus.

On doit avouer que pareille décision met le propriétaire d'une automobile dans une situation très délicate : tous les véhicules, les voitures aussi bien que les automobiles, sont susceptibles de dérapier sur une route glissante, et si une automobile dérapant dans des conditions climatériques exceptionnelles doit être regardée comme un danger public, alors tout trafic par un véhicule quelconque pourrait également être dangereux et illégal, ce qui est absurde.

5° *Endossement des licences.* — Il n'y a pas eu, à notre connaissance, d'appel contre la pratique de l'endossement de la licence des chauffeurs, après une première ou une seconde condamnation pour excès de vitesse.

Le cas de *Rex c. Marsham* a établi que la loi ne donne pas le pouvoir d'endosser une licence pour une première ou une seconde contravention pour excès de vitesse. Il y a cependant eu un appel devant la Haute Cour dans un cas où un chauffeur eut sa licence endossée après une condamnation pour entraves à la circulation en laissant sa voiture sur la route, tandis qu'il entrait dans un bureau de poste. Il est assez curieux de remarquer qu'aucun article de la loi sur les automobiles ne prévoit de condamnation pour obstruction de la route ; aussi, en l'espèce, la poursuite était-elle introduite d'après la loi sur les routes de 1835, article 72, qui punit d'une amende de 40 shillings toute obstruction volontaire du passage libre de la route. Mais comme cette loi de 1835 ne prévoit évidemment l'endossement des licences pour une faute contre la loi automobile de 1903 ; les magistrats avaient eu tort d'endosser la licence du défendeur, et la Haute Cour annula l'endossement.

D'ailleurs la pratique de l'endossement pour des fautes légères à la première ou seconde condamnation est la cause de beaucoup de protestations ; mais les termes de la section IV de la loi de 1903 ne laissent guère de pouvoir aux magistrats qui sont obligés d'endosser la licence même après des condamnations légères pour défaut d'éclairage, recouvrement par inadvertance de la plaque du numéro,

etc. Les termes de cette disposition permettent bien aux magistrats, à leur discrétion, de suspendre une licence ou de disqualifier une personne pour l'obtention d'une licence après une seconde condamnation pour une faute quelconque contre cette loi, mais que dans tous les cas, ils doivent obligatoirement l'endosserment de la licence. Il en résulte que ceux qui commettent les fautes les plus graves, notamment pour les excès de vitesse sont favorisés et peuvent être condamnés deux fois avant que leur licence puisse être endossée, alors que ceux qui sont condamnés pour une faute légère peuvent avoir leur licence endossée la première fois qu'ils paraissent devant le tribunal. Ce n'est point équitable, et ce n'est pas, croyons-nous, l'interprétation exacte de cette section IV, d'ailleurs mal rédigée.

**§ 4. — Critiques dirigées au Parlement anglais
contre l'Act de 1903.**

L'Act de 1903 a été l'objet, en 1908, de critiques au Parlement anglais, formulées tant par les adversaires que par les partisans de l'automobilisme ; en 1908, notamment, de nombreuses questions ont été posées au gouvernement (1) qui a, du reste, fait toujours la même réponse ; qu'il serait impossible, à

1. V. notamment le journal *The Car*, numéro de décembre 1908, p. 183 et suiv.

cause du nombre considérable d'affaires en suspens devant le Parlement, de voter actuellement aucune loi sur ce sujet.

En mars 1908, lord Montagu demanda à la Chambre des Lords de tenir compte, dans la nouvelle législation à faire, des vœux émis par les deux commissions royales sur le trafic des automobiles à Londres et de créer une autorité nationale de la route. Il demandait aussi que l'argent provenant des taxes et des licences sur les véhicules, en général, soit dépensé pour l'amélioration des routes. Il demandait encore qu'aucune taxe nouvelle ne soit imposée aux automobiles comme articles de luxe parce que le nombre d'automobiles possédé par les gens riches comparé à celui des automobiles possédées par des gens de fortune moyenne était relativement faible, le plus grand nombre de voitures étant possédé par des gens de profession libérale. Si cependant les voitures automobiles doivent être taxées comme détruisant les routes, il y en a d'autres qui les détruisent également, et que si une taxe était imposée sur cette base, l'argent devrait être versé au compte des taxes locales pour aider les comtés.

£ 13.000.000 sont dépensés sur les routes dont £ 11.000.000 sont tirés des impôts.

Lord Allendale, qui répondit pour le gouvernement, déclara que la question du trafic des automobiles et de l'entretien des routes était très compliquée, que

le gouvernement n'avait aucun projet quant à présent sur ce sujet, bien qu'il reconnût qu'un amendement à la loi était désirable.

En avril 1908, à la Chambre des Communes, M. Chiozza Money, à l'occasion de la condamnation à une amende de M. John de Solla pour avoir conduit une automobile à 40 milles à l'heure et causé un accident demanda qu'une loi future prévoit que de telles infractions soient punissables d'un emprisonnement sans option d'amende. M. Burns, au nom du gouvernement, répliqua qu'il ne serait pas raisonnable d'infliger l'emprisonnement sans autre option dans tous les cas, et montra que dans l'espèce, le magistrat n'avait même pas pensé qu'il fût juste d'imposer l'amende maxima.

TROISIÈME PARTIE

DES ENSEIGNEMENTS QUE L'ON PEUT TIRER DES LÉGISLATIONS AMÉRICAINE ET ANGLAISE POUR LA SOLUTION DU PROBLÈME AUTOMO- BILE EN FRANCE.

Il nous semble que l'étude à laquelle nous venons de nous livrer concernant l'automobile aux Etats-Unis et en Angleterre serait incomplète si nous n'essayions pas d'en tirer quelques enseignements pour la question de l'automobilisme en France. Certes, les difficultés ne se présentent pas de la même façon dans ces trois pays; il nous paraît même qu'elle est plus compliquée en Angleterre et aux États-Unis qu'en France, à raison de la diversité des législations locales. Mais, ce point mis à part, au fond le problème reste le même, ou à peu près; et les solutions peuvent donc être analogues, sinon identiques.

Toutefois, nous croyons que nous ne pouvons pas aborder la question des réformes en France sans avoir montré au préalable l'importance de l'automobilisme en France et précisé sa réglementation. Certes, nous n'entendons pas faire ici une étude appro-

fondie de l'automobile en France; nous voulons simplement rappeler les données essentielles du problème, sur le terrain social et économique d'une part, juridique et réglementaire d'autre part, avant d'aborder l'épineuse question des réformes, à la lumière des enseignements de l'étranger.

SECTION I

IMPORTANCE DE L'AUTOMOBILISME EN FRANCE

L'engouement du public français pour l'automobile paraît s'affirmer de plus en plus, car, depuis une dizaine d'années, le nombre des automobiles s'est fortement accru. D'après les statistiques fiscales, nous apprenons, en effet, qu'en 1899 on comptait en France 1.672 voitures automobiles; en 1902, 9.027, et en 1908 elles ont atteint le nombre de 37.586. Dans ce dernier chiffre, Paris seulement est compris pour 7.214, soit environ un cinquième du chiffre total.

On pourrait supposer, et non sans raison, que la diffusion des automobiles n'a pu se produire sans porter un certain préjudice aux voitures ordinaires. Ajoutons bien vite qu'il n'en est rien, tout au moins si l'on envisage la France entière. C'est ainsi que non seulement le nombre des voitures ordinaires n'a pas diminué, mais qu'au contraire il s'est accru.

En 1897, 1.518.349 voitures ont été taxées et en 1908,

1.689.375, soit un accroissement de 171.026 voitures.

Mais où la supposition devient alors une certitude, c'est lorsqu'on ne se borne qu'à Paris seulement. Les habitués du bois de Boulogne, les nombreux promeneurs qui, pédestrement, déambulent dans l'avenue du Bois, peuvent se rendre compte du coup mortel porté aux voitures, à Paris, par l'automobile. Les fringants attelages, les fastueux équipages qui dévalaient jadis l'avenue du bois ou s'alignaient en file, le long de l'avenue des Acacias, ont disparu. Les coupés, landaus, victorias, berlines, tilburys, phaéttons où se prélassaient nos plus jolies et gracieuses Parisiennes et que conduisaient d'altiers cochers, sanglés dans d'impeccables redingotes ou revêtus de riches livrées, ont fait place à de puissantes et confortables machines ! Si la province s'est montrée au début rebelle aux progrès de l'industrie automobile française, Paris lui a fait de suite un chaleureux accueil.

En 1897, on comptait, pour Paris seulement, 13.845 voitures ordinaires assujetties à la taxe dont 11.793 à quatre roues ; et 2.062 à deux roues en 1908, il n'existait plus que 7.292 voitures imposées, dont 5.871 à quatre roues et 1.421 à deux roues. C'est donc la disparition au cours de cette période, pour Paris, de 6.553 voitures ou une diminution d'environ 50 %. Il en va de même pour les grandes villes ; en effet, l'augmentation relevée dans les voitures

ordinaires n'affecte que les villes possédant une population de moins de 5.000 habitants.

Quant au nombre de chevaux soumis à la taxe, leur nombre est passé, pour l'ensemble de la France, de 1.208.717 en 1897 à 1.324.151 en 1908 ; ils se sont donc accrus de 115.434. Toutefois, de même que pour les voitures, si l'on ne considère que Paris seulement, on constate que le développement de l'automobile a provoqué la disparition d'un nombre important de chevaux. Alors qu'en 1897 on comptait 13.394 taxes en 1908 on n'en relevait que 7.187, soit une diminution de 6.207 ou de près de 50 %. (1).

Voici d'autre part, d'après M. Edmond Théry, condensés en quelques lignes les progrès réalisés dans notre pays par l'industrie automobile depuis dix années. Ces renseignements sont extraits des publications qu'édite chaque année la Direction générale des contributions indirectes sous le titre de « Renseignements statistiques relatifs aux contributions directes et aux taxes assimilées. »

La loi du 13 avril 1898 a imposé les voitures automobiles d'après un tarif distinct de celui des voitures ordinaires ; ce nouveau tarif est entré en vigueur à partir du 1^{er} mai suivant, et le nombre de chevaux-vapeur, ou fractions de chevaux-vapeur, a été introduit dans les bases d'imposition des automobiles depuis le 1^{er} janvier 1901.

1. V. *l'Écho automobile*, numéro du 1^{er} octobre 1909.

C'est donc à partir de ces deux dates que la Direction générale des contributions indirectes a pu dresser un inventaire annuel précis des automobiles circulant en France et établir l'importance de leur puissance motrice.

La loi distingue deux catégories de voitures automobiles : celles qui payent la taxe entière (voitures bourgeoises), et celles employées industriellement, c'est-à-dire qui ne sont assujetties qu'à la demi-taxe. Enfin, chaque catégorie se subdivise elle-même en deux groupes : l'un, les voitures de plus de deux places, et l'autre, les voiturettes de une ou deux places.

Un premier tableau indique la progression des automobiles payant la taxe entière.

I. — Voitures automobiles bourgeoises.

ANNÉES	NOMBRE D'AUTOMOBILES EN SERVICE			PUISSANCE EN CHEVAUX-VAPEUR	
	A plus de 2 places	A 1 et 2 places	Total	Totale	Moyenne par machine chevaux- vapeur
1899.....	818	620	1.438	»	»
1900.....	1.399	955	2.354	»	»
1901.....	2.472	1.955	4.427	22.415	5.06
1902.....	4.815	2.543	7.358	39.314	5.34
1903.....	7.228	2.694	9.922	61.526	6.20
1904.....	9.675	2.844	12.519	92.612	7.40
1905.....	12.175	2.836	15.011	133.013	8.86
1906.....	14.555	2.803	17.358	179.264	10.33
1907.....	16.691	2.910	19.601	233.010	11.89
1908.....	18.949	3.303	22.252	295.565	13.28

Depuis la fin de 1906, c'est-à-dire depuis le moment où on a commencé à parler de la crise de l'automobile, les voitures bourgeoises ont progressé de 4.894 unités et leur puissance de 116.301 chevaux-vapeur. Ce n'est donc pas dans cette direction qu'il faut rechercher les causes de la crise.

En effet, pendant l'année 1906, le nombre des voitures nouvelles mises en circulation avait augmenté de 2.347 par rapport à l'année précédente ; pendant l'année 1907, l'augmentation n'a été que de 2.243, mais nous la retrouvons à 6.651 pour l'année 1908. La progression est encore plus sensible si nous considérons la puissance des nouvelles machines, car l'augmentation en chevaux-vapeur a été successivement de 46.251 chevaux-vapeur en 1906, de 53.746 chevaux-vapeur en 1907, et de 62.555 chevaux-vapeur en 1908.

Les progrès des voitures automobiles industrielles sont également très remarquables :

II. — Voitures automobiles industrielles.

ANNÉES	NOMBRE D'AUTOMOBILES EN SERVICE			PUISSANCE EN CHEVAUX-VAPEUR	
	A plus de 2 places	A 1 et 2 places	Total	Totale chevaux- vapeur	Moyenne par machine
1899.....	128	106	234	»	»
1900.....	239	304	543	»	»
1901.....	421	538	939	4.012	4,18
1902.....	988	861	1.849	8.263	4,47
1903.....	1.907	1.155	3.062	15.960	5,21
1904.....	3.038	1.550	4.588	28.307.	6,17
1905.....	4.581	1.951	6.532	46.348	7,09
1906.....	6.454	2.450	8.904	71.664	8,05
1907.....	8.534	3.151	11.685	104.006	8,90
1908.....	11.057	4.277	15.334	147.956	9,64

Le tableau ci-dessus nous prouve que, pendant les trois dernières années, l'augmentation des automobiles industrielles mises en circulation a été plus importante encore que celle des voitures bourgeoises. En effet, cette augmentation a atteint 2.372 voitures en 1906; 2.781 en 1907 et 3.549 en 1908 ; soit 8.802 nouvelles voitures industrielles en trois années, alors que pour la même période la progression des voitures bourgeoises a à peine atteint 7.241 unités.

La réunion des deux groupes donne les résultats suivants :

III. — Réunion des deux groupes.

ANNEES	NOMBRE D'AUTOMOBILES EN SERVICE			PUISSANCE EN CHEVAUX-VAPEUR	
	A plus de 2 places	A 1 et 2 places	Total	Totale chevaux- vapeur	Moyenne par machine
1899.....	956	726	1,672	»	»
1900.....	1,638	1,259	2,897	»	»
1901.....	2,893	2,493	5,386	26,427	4,91
1902.....	5,803	3,404	9,207	47,577	5,17
1903.....	9,135	3,849	12,984	77,486	5,97
1904.....	12,713	4,394	17,107	120,919	7,06
1905.....	16,756	4,787	21,543	189,361	8,79
1906.....	21,009	5,253	26,262	250,928	9,55
1907.....	22,225	6,061	31,286	337,016	10,77
1908.....	30,006	7,580	37,586	443,521	11,80

L'année 1908 constitue un record, car jamais le nombre des nouvelles automobiles mises en circulation et leur puissance en chevaux-vapeur n'ont été aussi considérables. L'augmentation se chiffre par 6.300 voitures et 106.505 chevaux-vapeur ; ce qui revient à dire que pour chacun des 365 jours de l'année écoulée il a été mis en service, sur le territoire français, un peu plus de 17 voitures automobiles nouvelles, ayant une force moyenne de 17 chevaux-vapeur. Et ces derniers résultats ne donnent pas toute la mesure de la production quotidienne de notre industrie nationale, car chaque année on retire de la circulation un certain nombre de voitures hors d'usage, diminuant d'une quantité équivalente les chiffres des

contributions directes qui servent de bases à nos calculs ; et enfin ils ne comprennent point les automobiles exportées à l'étranger, dont nous parlerons plus loin.

Quoi qu'il en soit, les 37.589 voitures automobiles figurant en 1908, sur les rôles des contributions directes françaises, ayant une puissance moyenne de 11,80 chevaux-vapeur, doivent avoir coûté, au moment de leur livraison, environ 410 millions de francs comme prix d'achat (1.000 francs par cheval en chiffres ronds). Et on peut admettre que leurs propriétaires ont dépensé, pour leur usage, au moins 350 millions de francs en 1908, sur lesquels les seuls salaires des chauffeurs-mécaniciens figurent, au bas mot, pour 80 millions de francs.

Mais il ne s'agit là que des automobiles circulant sur notre territoire ; or, la statistique officielle sur notre commerce extérieur démontre que les succès obtenus par l'industrie française de l'automobilisme ont été encore plus brillants à l'étranger qu'à l'intérieur du pays car, pendant cette brève période, elle a exporté au delà de nos frontières un nombre de voitures très supérieur en valeur à la valeur de nos importations similaires.

Voici, en effet, le relevé des voitures automobiles exportées de France à l'étranger et importées de l'étranger en France pendant les années 1899 à 1908 inclusivement.

Commerce extérieur français.

ANNÉES	VOITURES AUTOMOBILES EXPORTÉES ET IMPORTÉES		
	Exportations françaises à l'étranger	Importations étrangères en France	Différence en faveur de l'exportation française
	<i>Francs</i>	<i>Francs</i>	<i>Francs</i>
1899.....	4.259.000	473.000	3.786.000
1900.....	9.417.000	517.000	8.900.000
1901.....	15.782.000	676.000	15.106.000
1902.....	30.219.000	1.068.000	29.151.000
1903.....	50.837.000	1.267.000	49.570.000
1904.....	71.035.000	3.836.000	67.199.000
1905.....	100.521.000	4.396.000	96.125.000
1906.....	137.854.000	8.665.000	129.189.000
1907.....	144.352.000	8.676.000	135.676.000
1908.....	127.300.000	6.989.000	120.311.000
<i>Totaux.....</i>	691.576.000	36.563.000	655.013.000
<i>Les six premiers mois.</i>			
1907.....	78.864.000	4.530.000	74.334.000
1908.....	66.845.000	3.774.000	63.071.000
1909.....	73.607.000	3.752.000	69.855.000

Comme les chiffres ci-dessus l'indiquent, après avoir constamment augmenté ses exportations étrangères, l'industrie française de l'automobilisme a eu un temps d'arrêt sérieux en 1908 : en effet, au cours de cet exercice, nos envois de voitures automobiles à l'étranger n'ont été que de 127.300.000 fr., contre 144.352.000 fr. pour l'année précédente, soit une diminution de 17.052.000 francs.

Mais l'année 1908 fut une année de crise générale en Europe et en Amérique, et il est curieux de cons-

tater qu'après la liquidation de cette crise, nos exportations d'automobiles ont repris leur marche ascensionnelle, car pour les six premiers mois de 1909 elles atteignent 73.607.000 fr. contre 66. 855.000 fr. pour la période correspondante de 1908, ce qui constitue une augmentation de 6.762.000 francs.

L'éloquence de ces chiffres nous dispense de tout commentaire, et malgré les quelques inconvénients que l'automobilisme présente pour la circulation publique — inconvénients que l'expérience acquise et les règlements sur les excès de vitesse atténuent de jour en jour — on est en droit d'espérer que les pouvoirs publics éviteront de prendre à l'égard de cette industrie, vraiment française, des mesures qui pourraient en arrêter le merveilleux développement.

D'ailleurs, il ne faut pas s'y tromper : l'automobilisme, qui a été, à ses débuts, un sport purement parisien, est en train de devenir un moyen de transport national. La preuve en est fournie par la statistique des contributions directes, qui établit que sur les 37.586 automobiles existant en France en 1908, la ville de Paris n'en comptait que 7.124 tandis que l'ensemble des villes françaises ayant moins de 5.000 habitants, en possédait 14.012, c'est-à-dire presque deux fois plus que Paris.

Et enfin, il ne faut pas perdre de vue ce que ce mode de transport verse déjà au Trésor sous forme d'impôts directs et de taxes indirectes. Pour les pre-

miers, leur progression, depuis 1889, se traduit de la manière suivante : 1899, 90.830 francs ; 1900, 156.497 francs ; 1901, 381.105 francs ; 1902, 635.772 fr ; 1903, 934.604 francs ; 1904, 1.311.187 francs ; 1905, 1.763.793 francs ; 1906, 2.263.651 francs ; 1907, 2.828.458 francs ; et en 1908, 3.478.841 francs.

Or, ces chiffres ne comprennent point les impôts municipaux dont le taux, à Paris par exemple, est équivalent à l'impôt perçu par l'État lui-même. Quant aux taxes que l'automobilisme paye sous forme d'impôts indirects (essences, huiles, graisses, etc.) il n'est pas téméraire de les évaluer au quintuple du chiffre des contributions directes.

Notre statistique fiscale n'établissant aucune différence entre le pétrole consommé par les automobiles et celui employé pour l'éclairage, il est impossible de calculer, même approximativement, l'importance de la consommation annuelle des moteurs à essence. Ce que nous savons cependant, grâce à la statistique douanière, c'est que la valeur des pétroles raffinés et essences de pétrole directement livrés à la consommation française par l'étranger, s'est successivement élevée de 5 millions 542.000 francs en 1901 à 10.202.000 francs en 1902 ; à 12.833.000 francs en 1903 ; à 17.574.000 francs en 1904 ; à 27.968.000 francs en 1905 ; à 32.984.000 francs en 1906 ; à 47.525.000 fr. en 1907 et à 64.903.000 francs en 1908.

Ce dernier chiffre — qui ne comprend pas les pétro-

les bruts destinés à être raffinés en France — représente un volume de 3.859.000 hectolitres, sur lesquels la douane française a perçu 10 francs par hectolitre, soit 38.590.000 francs.

Le litre d'essence ne reviendrait donc qu'à environ 0 fr. 27 si, à ce prix de base, il ne convenait d'ajouter les taxes municipales, les bénéfices des nombreux intermédiaires qui débitent l'essence au public... et les petits profits des chauffeurs qui l'emploient.

Plus spécialement en ce qui concerne l'année 1909 voici le tableau des importations et des exportations de voitures automobiles pendant les huit premiers mois de 1909 et 1908, par comparaison.

	IMPORTATION		EXPORTATION	
	1909	1908	1909	1908
Russie.....	»	»	3.422	2.722
Angleterre.....	717	320	42.957	43.250
Allemagne.....	1.467	1.868	7.126	8.629
Belgique.....	586	729	12.230	7.874
Suisse.....	416	189	2.342	1.540
Italie.....	1.125	1.052	2.110	1.448
Espagne.....	87	45	2.395	2.251
Autriche-Hongrie....	»	10	675	254
Turquie.....	»	»	405	464
Etats-Unis.....	421	73	5.463	6.518
Brésil.....	»	»	894	1.458
République Argentine.	10	2	4.501	3.108
Algérie.....	»	»	4.647	3.197
Autres pays.....	51	44	7.205	12.116
	4.880	4.332	96.372	94.829

SECTION II

LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE DE L'AUTOMOBILISME EN FRANCE

La réglementation de l'automobilisme en France se trouve actuellement contenue dans deux décrets du 16 mars 1899 et du 10 septembre 1901. En outre, la loi du 17 juillet 1908 est venue prévoir et punir ce que l'on appelle « le délit de fuite », en punissant d'une amende et d'un emprisonnement l'infraction qui consiste à ne pas s'arrêter en cas d'accident.

Les dispositions des décrets des 16 mars 1899 et 10 septembre 1901 peuvent se résumer ainsi : après l'indication de quelques précautions propres à obvier aux dangers pouvant provenir des réservoirs, tuyaux et pièces contenant des produits explosifs ou inflammatoires, à éviter que les chevaux soient effrayés ou que des odeurs incommodes se répandent, les décrets prescrivent que ces appareils soient disposés de manière à fonctionner sans masquer la route et sans que le conducteur cesse de les surveiller. Les véhicules doivent être construits de façon à obéir sûrement à l'organe de direction et à tourner aisément dans les courbes de petit rayon. Quant à ceux dont le poids à vide excède 350 kilogrammes, ils doivent être munis de dispositifs permettant la marche en

arrière. L'automobile est obligatoirement pourvue de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment puissants pour que chacun d'eux soit capable de supprimer automatiquement l'action du moteur tout au moins de le maîtriser. L'un au moins de ces systèmes doit agir directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci et être susceptible de caler immédiatement les dites roues. Il faut aussi qu'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permette d'arrêter toute dérive en arrière, et que s'il s'agit d'une automobile à avant-train moteur à boggie, l'un des freinages à la disposition du conducteur puisse agir sur les roues d'arrière. Le service des mines est chargé de constater qu'il a été satisfait à ces diverses prescriptions sur la demande du constructeur ou du propriétaire. Pour les voitures construites en France, le fabricant est tenu de faire vérifier tous les types qu'il a établis ou à établir. Quant à celles de provenance étrangère, l'examen en sera fait, avant leur mise en service dans notre pays, sur les points du territoire désignés par leurs propriétaires. Après que le fonctionnaire des mines a constaté que l'automobile satisfait aux conditions réglementaires, il dresse un procès-verbal pour être remis soit au constructeur, soit au propriétaire, suivant le cas. Le constructeur donne à chacune de ses voitures un numéro d'ordre dans la série à laquelle elle appartient : il est tenu de remettre à l'acheteur

une copie du procès-verbal et un certificat attestant que le véhicule est complètement en conformité du type et spécifiant le maximum de vitesse qu'il peut atteindre en palier.

Si l'automobile est capable de marcher à une vitesse excédant 30 kilomètres à l'heure, elle doit être pourvue de deux plaques d'identité portant un numéro d'ordre, qui sont toujours placées en évidence à l'avant et à l'arrière. Le ministre des Travaux publics est chargé de déterminer le modèle de ces plaques, leur mode de pose et d'éclairage pendant la nuit ; il fixe également la manière d'attribuer aux intéressés les numéros d'ordre.

Chaque automobile porte obligatoirement, en caractères bien apparents, le nom du constructeur, l'indication du type, le numéro d'ordre dans la série du type, ainsi que le nom. Tout propriétaire doit, avant de mettre un véhicule en circulation sur les voies publiques, adresser au préfet du département où il réside une déclaration dont il lui est délivré récépissé. Ce récépissé indique le numéro d'ordre assigné au véhicule ou spécifie qu'il n'est pas assujéti à porter les plaques dont il est parlé ci-dessus.

Pour être autorisé à conduire une automobile, il faut être porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département où réside l'impétrant, sur l'avis favorable du service des mines. Le conducteur est tenu de présenter, à toute réquisition de

l'autorité compétente, son certificat de capacité et le récépissé de déclaration de l'automobile. Les divers organes du mécanisme moteur, les appareils de sûreté, la commande de la direction, les freins, les transmissions de mouvement et les essieux, doivent être constamment entretenus en bon état. Le conducteur a le devoir de vérifier fréquemment, par l'usage, le fonctionnement des deux systèmes de freinage. Il faut qu'il reste toujours maître de sa vitesse, qu'il ralentisse ou même arrête le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause de désordre et de gêne pour la circulation. Dans les passages étroits ou encombrés, la vitesse doit être ramenée à celle d'un homme au pas. En aucun cas, elle ne saurait excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations. L'approche de l'automobile est signalée, en cas de besoin, au moyen d'une trompe, et elle doit être pourvue à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert. Défense est faite au conducteur de jamais quitter son véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive ou dérapage, et pour supprimer tout bruit de moteur.

Indépendamment de ces dispositions, les automobiles sont soumises aux règlements sur la police du roulage. Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité peuvent leur être retirés par

arrêté préfectoral, sur l'avis du service des mines et après audition des intéressés. Les contraventions sont constatées par des procès-verbaux et déférées aux juridictions compétentes, conformément aux lois et règlements en vigueur ou à intervenir, notamment aux dispositions qui régissent la police du roulage (loi de 1851 et décret de 1852). Les dispositions contenues dans ces loi et décret prévoient des pénalités tantôt de la compétence du juge de paix, tantôt de celle du tribunal correctionnel.

SECTION III

LES RÉFORMES PROJETÉES

En France, les réformes proposées en matière de réglementation de l'automobilisme sont nombreuses, surtout depuis la création de « La société protectrice contre les excès de l'automobilisme ». Il n'entre pas dans nos intentions de faire connaître les différentes propositions et lois qui ont été déposées à la Chambre à cet égard : nous voulons tout simplement insister quelque peu sur le projet de loi qui a été déposé par le gouvernement le 12 mars 1908, sur le texte qui a été préparé par « la Société d'études législatives » et terminer en disant quelques mots du travail de la Commission chargée par le ministre des Travaux publics d'élaborer le Code international de la route.

§ 1. — Le projet de loi du 12 mars 1908.

Le projet (1) contient deux dispositions essentielles. L'une visant l'interdiction du droit de conduire, l'autre relative au casier automobiliste. Il rappelle les dispositions de la loi anglaise sur les licences endossées.

1. *Article premier.* — « En cas d'infraction aux lois et décrets applicables en matière de circulation automobile, le coupable s'il est passible d'une peine d'emprisonnement de trois jours au moins, pourra, que cette peine soit prononcée ou non, être privé suivant les circonstances, par l'arrêt ou le jugement, du droit de conduire un véhicule automobile pendant une durée de huit jours à deux mois.

« L'interdiction pourra être prononcée pour une durée de deux mois à un an, en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal.

« S'il a été délivré au condamné un certificat de capacité en vertu des décrets portant règlement sur la circulation des automobiles, ce certificat demeurera pendant toute la durée de l'interdiction déposé au greffe de la juridiction qui aura prononcé la condamnation.

« Le condamné devra effectuer ce dépôt dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi il sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 200 francs.

« Il sera passible des mêmes peines dans le cas où il conduirait un véhicule automobile pendant la période d'interdiction.

« L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par les deux paragraphes qui précèdent.

Art. II. — Les contraventions aux décrets portant règlement sur la circulation des automobiles sont constatées par les autorités dénom-

1^o La pénalité consistant dans l'interdiction du droit de conduire risque de priver nombre de chauffeurs de leur moyen d'existence. Comme la délivrance d'un certificat de capacité est la reconnaissance d'un véritable droit; que le chauffeur obtient un certificat qui est la reconnaissance de capacité à conduire, le projet décide qu'en cas de fautes provenant ou de sa

mées à l'article XV de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, ainsi que par les ingénieurs et contrôleurs des mines.

Art. III. — « Il est institué au ministère des Travaux publics un casier automobiliste.

« Ce casier reçoit les bulletins constatant la privation du droit de conduire.

Art. IV. — « Toute demande de certificat de capacité institué par les décrets portant règlement sur la circulation des automobiles doit être accompagnée d'un extrait de casier automobiliste.

« Cet extrait ne peut être réclamé que par la personne qu'il concerne, les magistrats du parquet et de l'instruction et les officiers de ministère public près les tribunaux de simple police.

Art. V. — « Les greffiers des cours et tribunaux correctionnels et de simple police dans la huitaine à partir du jour où les condamnations portant privation du droit de conduire, sont devenues définitives, sont tenus d'adresser au ministère des Travaux publics (service du casier automobiliste) avis des condamnations sous forme de bulletins.

« Le délai de huitaine pour les décisions par défaut court du jour où elles ne peuvent plus être attaquées par la voie de l'appel ou du pourvoi en cassation.

Art. VI. — « Un règlement d'administration publique détermine les droits alloués aux greffiers pour la rédaction et l'envoi des bulletins ainsi que toutes mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi. »

négligence ou de sa mentalité ou au cas de mauvais usage de sa machine, l'autorité judiciaire seule est investie du droit de prononcer cette interdiction ; ce n'est plus l'autorité administrative. C'est donc un acte de juridiction, une peine proprement dite ; c'est, en outre, une pénalité temporaire : c'est là la seule excuse à la sévérité de ce nouveau règlement.

2° En second lieu, le projet crée un casier judiciaire automobiliste centralisé au ministère des Travaux publics. Il est destiné à permettre au préfet de connaître les antécédents du candidat chauffeur, et remplirait efficacement ce but s'il mentionnait toutes les contraventions. Tel n'est pas malheureusement le cas car ce casier (art. 3 du projet) reçoit seulement les bulletins constatant la privation du droit de conduire, et cette interdiction ne peut être prononcée que pour « homicide ou blessure par imprudence ». L'utilité du casier ainsi conçu ne se fait pas sentir puisque pareilles condamnations sont déjà mentionnées au casier judiciaire.

3° Enfin le projet modifié sur ce point postérieurement, n'admet à verbaliser en matière d'infractions automobilistes, que les agents techniques, c'est-à-dire outre les agents de la police judiciaire, les ingénieurs des mines et conducteurs des ponts et chaussées. C'était là du reste un desiderata des représentants de l'automobilisme qui, sur ce point, obtiennent satisfaction.

§ 2. — Texte de la Société d'Études législatives.

Le projet du gouvernement donne, somme toute, des satisfactions aux représentants de l'automobilisme. Il n'en est pas de même du texte rédigé par la *Société d'Études législatives* qui paraît plutôt être l'expression des desiderata de la « Société protectrice contre les excès de l'automobilisme », bien qu'en fait il ne traduise pas entièrement les revendications de cette Société.

Cette Société demandait en effet :

1° L'application et, en cas de besoin, l'amélioration des règlements relatifs à la circulation des automobiles, particulièrement la mise en pratique de l'article 32 du décret de 1899, établissant la sanction si efficace et jamais appliquée du retrait du certificat de capacité (permis de conduire) contre les récidivistes de la contravention ;

2° L'adoption des règles légales rendant plus efficace la responsabilité civile des automobilistes (question du risque, de l'intervention de la preuve, du fonds de garantie) ;

3° Des pénalités plus rigoureuses contre les infractions et imprudences dangereuses et particulièrement contre les automobilistes coupables du délit de fuite après l'accident ;

4° La création d'un casier automobiliste (1).

Or, ce que le texte de la Société d'Etudes législatives cherche surtout à organiser, c'est la responsabilité civile des propriétaires d'automobiles ; dans ce but elle crée une institution qui n'est pas, du reste, nouvelle dans notre droit et qu'elle emprunte à la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, *un fonds de garantie*. Ce texte a été voté à la suite d'un important rapport de M. Ambroise Colin, présenté par lui le 18 avril 1907. Voici ces dispositions, qu'il nous restera ensuite à discuter brièvement :

Article premier. — Tout accident ou dommage *accidentel* occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire du dit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité, en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

Art. 2. — Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours contre eux, conformément aux règles du droit commun.

1. *Bulletin de la Société d'Études législatives*, 1907, p. 629.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'article 1^{er}, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

Art. 3. — A défaut du règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un *fonds spécial de garantie* dont elle assure la gestion.

Art. 4. — Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

- 1° Des amendes prononcées en vertu de l'article 6 ;
- 2° D'une cotisation de 50 francs versée par tout propriétaire du véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration ;
- 3° Des centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Art. 5. — La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse exerce un recours contre les propriétaires responsables. En cas d'assurance, la créance est

privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

Art. 6. — Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures, au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit, ou à celui du lieu de remise de l'automobile, sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.

La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire.

Art. 7. — Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant de rencontres entre véhicules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents et dommages est encourue conformément aux règles du droit commun.

Art. 8. — Le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est puni des articles 319 et 320 du Code pénal, sous réserve de l'application de l'article 463 du même Code.

Art. 9. — La législation sur la responsabilité des

accidents de travail est étendue aux accidents survenus aux serviteurs à gages employés à la conduite, à la garde ou à l'entretien des véhicules automobiles.

Art. 10. — La présente loi sera applicable immédiatement après la publication officielle du règlement d'administration publique, qui devra déterminer les détails de son fonctionnement et le montant des centimes additionnels à percevoir la première année pour le fonds de garantie.

Ce règlement devra être rendu dans le délai de trois mois.

En laissant de côté les opinions transactionnelles, on peut ramener à trois principaux les systèmes en présence relativement à la réglementation nouvelle de l'automobilisme.

Le système du *statu quo*, c'est-à-dire celui de la responsabilité basée sur les articles 1382 et 1383 du Code civil, c'est le système du droit commun qui force celui qui intente une action en dommages et intérêts à prouver d'abord le préjudice dont il a été victime et ensuite *la faute* de celui qui en a été l'auteur. Le juge doit apprécier la gravité de la faute.

Le deuxième système est celui *du risque* : on considère l'automobile comme un danger public et on fait peser, en principe, sur l'automobiliste, la charge de tous les accidents, en s'appuyant surtout sur cette idée, que les routes actuelles ne sont pas faites pour des instruments de vitesse et que, d'autre part, les

automobiles étant des machines de luxe et de plaisir, il est juste et équitable que ceux qui s'en servent, paient pour les ravages qu'ils peuvent causer (1).

Le troisième système enfin, est celui de *l'intervention de la preuve* qui consiste à mettre les accidents ayant une cause inconnue à la charge de l'automobiliste. On arrive à ce résultat en déplaçant le fardeau de la preuve, c'est-à-dire en dispensant la victime de l'obligation de prouver la faute du chauffeur; c'est, au contraire, à ce dernier de prouver la faute de la victime (2).

De ces trois systèmes, c'est le système du risque qu'adopte le projet de la « Société d'Études législatives ». Comme il n'excepte ni la force majeure ni la faute des tiers, mais seulement la faute grave de la victime, il a l'avantage de fournir dans tous les cas une solution simple; mais cette théorie ne peut s'appuyer sur aucun texte du Code civil, pas plus sur l'article 1386 que sur l'article 1384. Elle n'est que l'extension à notre matière du principe, introduit dans notre droit par la loi du 9 avril 1898, et qui se justifie parfaitement dans ce cas par les dangers inhérents aux professions qu'elle prévoit. Mais la légi-

1. M. Ambroise Colin dit dans son rapport à la Société d'Études législatives: « Que ceux qui se haussent à ce mode de locomotion somptuaire fassent entrer dans leurs frais généraux la réparation éventuelle des ravages qui peuvent en résulter. »

2. C'est le système de la législation belge.

timité de son extension à notre matière nous paraît rien moins que prouvée : comment assimiler une automobile à une usine ou à un chantier !

D'autre part, comme il y aura souvent des cas où l'auteur de l'accident restera inconnu ou sera insolvable, le texte préconise l'institution d'un fonds de garantie, institution qu'il emprunte, nous l'avons dit, à la législation des accidents du travail (loi du 9 avril 1898). Ce ne serait d'ailleurs qu'un moyen subsidiaire au cas où le propriétaire serait introuvable ou insolvable.

Ce fonds de garantie serait alimenté au moyen d'impositions ou d'amendes perçues sur les propriétaires ou conducteurs d'automobiles. Nous souscrivons très volontiers à cette organisation, mais il nous semble qu'il faudrait que l'alimentation du fonds de garantie ne repose pas exclusivement sur les automobilistes, car on risquerait d'entraver le progrès en accablant ces derniers sous de trop lourdes charges. De plus, n'est-il pas à craindre qu'une fois ce fonds de garantie créé, la responsabilité de certains conducteurs peu scrupuleux soit encore diminuée : ce serait, croyons-nous, la porte ouverte à de nombreux abus et à des fuites de plus en plus nombreuses.

§ 3. — Le Code international de l'automobilisme.

Les problèmes de l'automobile ne peuvent pas n'avoir qu'une portée purement nationale, par la

force même des choses, par la nature même de l'objet auquel ils s'appliquent, ils ont nécessairement une portée internationale : il n'y a pas de frontières terrestres pour les automobiles. C'est ce qu'on a compris en France et une commission internationale fut réunie à Paris en 1909. Elle termina ses travaux le 11 octobre 1909 et rédigea un texte très complet qui fut signé par les délégués de l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, la France, l'Italie, la principauté de Monaco, le Monténégro, la Roumanie et la Serbie (1).

Voici le texte du projet de convention arrêté par la conférence internationale relative à la circulation des automobiles :

I. — Conditions à remplir par les automobiles pour être admises à circuler sur la voie publique.

Toute automobile, pour être admise internationalement à circuler sur la voie publique, doit, ou bien avoir été reconnue apte à être mise en circulation après examen devant l'autorité compétente ou devant une association habilitée par celle-ci, ou bien appartenir à un type agréé de la même manière.

L'examen doit porter notamment sur les points suivants :

1. Les délégués des autres puissances représentées à la Conférence doivent en référer à leur gouvernement. Ce sont : l'Autriche-Hongrie, l'Espagne, la Hollande, la Grande-Bretagne, le Luxembourg, la Suède, la Suisse, la Russie et la Grèce.

1° Les appareils doivent être d'un fonctionnement sûr et disposés de façon à écarter, dans la mesure du possible, tout danger d'incendie ou d'explosion ; à ne pas effrayer par le bruit les bêtes de selle ou de trait ; à ne constituer aucune autre cause de danger pour la circulation, et à ne pas incommoder sérieusement les passants par la fumée ou la vapeur.

2° L'automobile doit être pourvue des appareils suivants :

A. — D'un robuste appareil de direction qui permette d'effectuer facilement et sûrement les virages ;

B. — De deux systèmes de freinage, indépendants l'un de l'autre et suffisamment efficaces. L'un au moins de ces systèmes doit être à action rapide, agir directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci ;

C. — D'un mécanisme qui puisse empêcher même sur les côtes raides tout mouvement en arrière, si l'un des systèmes de freins ne remplit pas cette condition.

Toute automobile dont le poids à vide excède 350 kilogrammes, doit être munie d'un dispositif tel que l'on puisse, du siège du conducteur, lui imprimer un mouvement de recul au moyen du moteur.

3° Les organes de manœuvre doivent être groupés de façon que le conducteur puisse les actionner d'une manière sûre sans cesser de surveiller la route.

4° Toute automobile doit être pourvue de plaques

indiquant la maison qui a construit la voiture et le numéro de fabrication du châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres et le poids à vide de la voiture.

II. — *Conditions à remplir par les conducteurs d'automobiles.*

Le conducteur d'une automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique.

En ce qui concerne la circulation internationale, nul ne peut conduire une automobile sans avoir reçu à cet effet une autorisation délivrée par une autorité compétente ou par une association habilitée par celle-ci, après qu'il aura fait la preuve de son aptitude.

L'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de 18 ans.

III. — *Délivrance et reconnaissance des certificats internationaux de route.*

En vue de certifier pour la circulation internationale que les conditions prévues dans les articles 1^{er} et 2 sont remplies, des certificats internationaux de route seront délivrés d'après le modèle et les indications joints en annexe à la présente convention.

Ces certificats seront valables pendant un an à

partir de la date de leur délivrance. Les indications manuscrites qu'ils contiendront seront toujours écrites en caractères latins ou cursives anglaises.

Les certificats internationaux de route délivrés par les autorités d'un des États contractants ou par une association habilitée par celles-ci avec le contre-seing de l'autorité, donneront libre accès à la circulation dans tous les autres États contractants et y seront reconnus comme valables sans nouvel examen.

La reconnaissance des certificats internationaux de route pourra être refusée :

1° S'il est évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les principes des articles 1^{er} et 2 ne sont pas remplies ;

2° Si le possesseur ou le conducteur d'automobile n'a pas la nationalité d'un des États contractants.

IV. — *Disposition des numéros d'immatriculation sur les automobiles.*

Aucune automobile ne sera admise à passer d'un pays dans un autre si elle ne porte en évidence, à l'arrière, outre une plaque nationale numérotée, une plaque distinctive munie de lettres établissant sa nationalité. Les dimensions de cette plaque, les lettres ainsi que leurs dimensions sont fixées dans un tableau annexé à la présente convention.

V. — *Appareils avertisseurs.*

Toute automobile doit être munie d'une trompe à son grave pour produire un signal d'avertissement. En dehors des agglomérations, il est permis de recourir en outre à l'emploi d'autres avertisseurs conformes aux règlements et aux usages du pays.

Toute automobile devra être munie dès la chute du jour de deux lanternes à l'avant et d'un feu à l'arrière, ce dernier capable de rendre lisibles les signes des plaques. La route doit être éclairée à l'avant sur une distance suffisante, mais l'emploi de lumières aveuglantes est toujours interdit dans les agglomérations urbaines.

VI. — *Dispositions particulières aux motocycles et aux motocyclettes.*

Les stipulations de la présente convention sont applicables aux motocycles à trois roues et aux motocyclettes, sous réserve des modifications suivantes :

1° Le mécanisme destiné à empêcher la dérive en arrière, visé au paragraphe 2 de l'article 1^{er} sous la lettre C n'est pas exigé, non plus que le mécanisme de marche en arrière.

2° L'éclairage pourra être réduit à une seule lanterne, placée à l'avant du motocycle ou de la motocyclette.

3° En ce qui touche les motocycles et les motocyclettes, la plaque distincte de la nationalité mesurera seulement 18 centimètres dans le sens vertical ; les lettres mesureront 8 centimètres de hauteur, la largeur de leurs traits étant de 10 millimètres.

4° La trompe des motocycles et des motocyclettes sera à ton aigu.

VII. — *Croisement et dépassement des véhicules.*

Pour croiser ou dépasser d'autres véhicules, les conducteurs d'automobiles doivent se conformer rigoureusement aux usages des localités où ils se trouvent.

VIII. — *Pose des plaques indicatrices sur la voie publique.*

Chacun des États contractants s'engage à veiller dans la mesure de son autorité à ce que le long des routes, il ne soit posé, pour signaler des passages dangereux que les signaux dont le tableau est joint en annexe à la présente convention.

Toutefois des modifications pourront être apportées à ce système, d'un commun accord, par les gouvernements des États contractants.

A ce système de signaux, il y a lieu d'ajouter un signal avertisseur de bureau de douane et comman-

dant l'arrêt, ainsi qu'un autre signal avertisseur du bureau de péage et d'octroi.

Les gouvernements veilleront également à l'observation des principes suivants ;

1° Il n'y a pas lieu, en général, de signaler par des plaques indicatrices les obstacles situés dans les agglomérations :

2° Les plaques doivent être posées à 250 mètres environ du passage à signaler, à moins que la disposition des lieux ne s'y oppose. Lorsque la distance du signal à l'obstacle s'éloignera très notablement de 250 mètres, des dispositions spéciales seront prises.

3° Les plaques indicatrices doivent être posées perpendiculairement à la route (1).

1. La marque distinctive du pays d'origine est constituée par une plaque ovale de 30 centimètres de largeur sur 18 centimètres de hauteur, portant une ou deux lettres peintes en noir sur fond blanc.

Les lettres sont formées de caractères latins majuscules. Elles ont au minimum 10 centimètres de hauteur, leurs traits ont 15 millimètres d'épaisseur.

Les lettres distinctives pour les différents pays sont les suivantes :

Allemagne, D ; — Autriche, A ; — Belgique, B ; — Espagne, E ; Etats-Unis, U.S. ; — France, F ; — Grande-Bretagne, G.B. ; — Grèce, G.R. — Hongrie, H ; — Italie, I ; — Monténégro, M.N ; — Monaco, M.C ; — Pays-Bas, N.L ; — Portugal, P ; — Russie, R ; — Roumanie. R.M ; — Serbie, S.B ; — Suède, S ; — Suisse, C.H.

IX. — *Dispositions générales.*

Le conducteur d'une automobile circulant dans un pays est tenu de se conformer aux lois et règlements relatifs à la circulation sur les voies publiques en vigueur dans ledit pays.

Un extrait de ces lois et règlements pourra être remis à l'automobiliste, à l'entrée dans un pays par le bureau où sont accomplies les formalités douanières.

Les résultats de cette conférence sont aussi complets qu'on pouvait l'espérer. Dans dix-neuf pays d'Europe, les automobiles pour être reçues, les chauffeurs pour être admis à conduire seront soumis à des formalités identiques, ayant pour but d'assurer la sécurité publique.

La conséquence naturelle de cette unification des examens de la machine et de son conducteur, c'est la création du « certificat international de route ». Dès lors qu'en Allemagne, en France ou en Belgique les automobiles et les chauffeurs devront remplir les mêmes conditions pour obtenir le droit de circuler, peu importe que les examens aient été subis devant les autorités compétentes de l'un ou l'autre de ces trois pays. Donc, toute automobile, tout chauffeur admis à la circulation dans un pays auront toute licence entière de passer d'un pays signataire de la

convention dans un autre, et de le parcourir. Ainsi, lorsqu'un de nos nationaux voudra voyager en automobile en pays étranger, il lui suffira de présenter, à la préfecture de police pour le département de la Seine, à la préfecture ou sous-préfecture de son arrondissement pour la province, son permis de circulation. Il lui sera remis de suite un certificat international de route, valable, pendant une année, dans tous les pays adhérents à la convention. Ainsi on évitera aux automobilistes français se rendant à l'étranger, aussi bien qu'aux chauffeurs étrangers venant dans notre pays, toute la série de formalités compliquées et tracassières que les uns et les autres devaient subir jusqu'à ce jour.

La conférence a en outre émis des vœux extrêmement intéressants et dont l'examen au fond fera sans doute l'objet d'une nouvelle conférence, tenue à Berlin. Tout d'abord, la conférence a demandé que les formalités douanières pour les automobiles passant d'un pays dans l'autre soient simplifiées, de façon à faciliter la circulation. D'autre part, une grande partie des délégués présents ont exprimé le désir que les Etats participants à la convention adoptent la circulation à gauche, déjà en honneur chez nos voisins les Anglais. Ce serait là évidemment une grande modification dans nos habitudes françaises, mais, de l'avis de tous les hommes compétents, la circulation à gauche est la seule rationnelle.

En tout cas, la conférence qui vient de prendre fin marque une date dans l'histoire de la circulation ; avec le congrès de la route, dont les secondes assises se tiendront, l'an prochain, à Bruxelles, tout indique que des efforts communs des grands pays d'Europe vont amener pour l'industrie automobile une ère de paix et de nouvelle prospérité.

SECTION IV

CONCLUSIONS

Avant de formuler des conclusions quelconques sur la question si troublante de l'automobilisme, il nous semble qu'il y a une question préalable qui domine tout : c'est celle d'avoir une statistique aussi exacte que possible en cette matière. Tous les reproches dirigés contre les automobiles sont en effet fondés sur la fréquence des accidents engendrés par elles; or, ces reproches pèchent par la base : ils reposent sur des statistiques qui nous ont toujours paru singulièrement critiquables. Nous le disons aussi bien à l'égard de celles qui ont été produites en France, notamment au cours de la discussion qui eut lieu, en 1907, devant la Société d'Etudes législatives, qu'à l'égard de celles que nous avons pu recueillir en Angleterre; on sait l'inanité de nos efforts à cet égard en Amérique.

A nos yeux, une statistique des accidents d'automobiles, pour être vraiment probante, devrait réunir

les qualités suivantes, que lui demande déjà M. Aubin (1) :

1° Permettre d'établir comparativement le nombre de voitures à traction mécanique circulant sur rails (tramways), celui à traction mécanique ne circulant pas sur rails (automobiles), celui des voitures à traction animale, afin de rechercher et d'établir le nombre d'accidents causé respectivement par chacune de ces catégories.

2° Permettre de distinguer les automobiles en catégories selon leur force, leur vitesse et l'usage privé ou commercial auquel elles sont destinées, afin de savoir quelle est exactement la proportion d'accidents qui leur incombent.

3° Permettre d'établir, par rapport à chaque mode de locomotion, le nombre de kilomètres parcourus dans un temps donné, suffisamment long pour que, dans cetemps, toute la masse de véhicules ait circulé. Il faut tenir compte, en effet, au profit des automobiles, de la longueur de la route par elles parcourue.

4° Permettre de classer, autant que cela est possible, les causes et la gravité des accidents : faute de l'automobiliste, faute de la victime, force majeure, cause inconnue.

5° Permettre enfin de dénombrer les cas de fuite à la charge des chauffeurs.

1. Aubin. *L'automobile devant les Chambres et devant l'opinion*, p. 14 et s.

Cela fait, nous pensons qu'on pourrait discuter sur un terrain solide et on nous permettra, pour notre part, de résumer en quelques lignes les réflexions que nous ont suggérées, pour la réglementation française, les études que nous avons faites sur l'automobilisme en Angleterre et aux États-Unis.

1° Actuellement, par application de l'article 1384 du Code civil, la jurisprudence en France condamne, comme civilement responsable, le propriétaire de l'automobile, non seulement lorsqu'un dommage est causé par son conducteur dans l'exercice régulier et normal de ses fonctions, mais même lorsque le dommage résulte de l'abus de ces fonctions par ce préposé. Ainsi il y a vraiment abus de fonctions de la part de celui-ci, lorsque ayant reçu l'ordre de son maître de rentrer à son garage, il se sert néanmoins de la voiture pour faire une promenade d'agrément ; ou encore, lorsqu'il n'hésite pas à sortir sa voiture, en l'absence du maître, pour aller promener des amis. Il est à remarquer que c'est surtout dans ce cas que les accidents sont fréquents. Les tribunaux n'hésitent pas à déclarer le propriétaire responsable, quand bien même le conducteur aurait agi au mépris d'une défense formelle, et on a vu, à cet égard, des décisions singulièrement troublantes : si elles étaient juridiques, elles n'étaient certainement pas l'expression de la parfaite équité (1).

1. V. notamment l'arrêt de la Cour de Rouen et le jugement du tribunal correctionnel de la Seine du 27 juin 1907, analysés par Roland,

Sur ce point, nous voudrions que l'on prenne, dans notre législation, modèle sur la loi américaine. On voit que cette loi ne permet pas d'appliquer la responsabilité du maître, lorsque le chauffeur est sorti avec sa voiture sans l'ordre de celui-ci. On pourrait introduire dans notre législation une pareille prohibition : certes, en principe, le propriétaire d'une automobile resterait responsable dans tous les cas d'accidents occasionnés par sa machine ; mais il lui serait réservé le droit de démontrer que son chauffeur est sorti ou a conduit sans son ordre, et cette preuve faite, il échapperait à toute responsabilité.

2° De même on rend le propriétaire responsable lorsque sa voiture fume, alors même qu'il ne la conduit pas. Ne serait-il pas plus équitable d'établir à qui incombe la faute dans ce cas ?

3° Nous demandons instamment, nous aussi, la création d'un casier automobiliste et nous irons ici beaucoup plus loin que le projet du gouvernement ou même le projet de la Société d'Études législatives. Nous désirons quelque chose d'analogue à l'endossement de certificat du droit anglais. Nous croyons que ce casier devra comprendre non seulement les condamnations prononcées pour infractions aux lois pénales, mais toutes les condamnations sans exceptions, prononcées à titre répressif ou à titre simple-

De la responsabilité des conducteurs de véhicules en cas d'accidents,
p. 104 et suivantes.

ment disciplinaire, c'est-à-dire les retraits ou suspensions du permis de circulation. Pareille mesure, surtout dans le système qui consiste à faire prononcer ces suspensions et ces retraits par les tribunaux judiciaires, et bien entendu, en remarquant que ces retraits pourraient n'être que provisoires et prononcés à titre définitif qu'après une série de faits graves, serait de nature à *moraliser* très sérieusement le corps des conducteurs d'automobiles.

4° Nous demandons instamment la suppression de la contravention au vol, à cause des sujets d'erreurs judiciaires qu'elle entraîne toujours. Nous n'insistons pas sur ce point, car nous croyons que nous sommes d'accord même avec les adversaires les plus irréductibles de l'automobilisme.

5° Par contre, et toujours dans le même ordre d'idées, nous demandons une punition sévère contre les personnes peu scrupuleuses qui n'hésitent pas à maquiller leurs numéros ou à les changer. Elles sont la cause de nombreuses erreurs judiciaires également.

6° Nous demandons aussi la conservation dans notre législation des dispositions de la loi du 17 juillet 1908 sur le *délit de fuite* et nous voudrions qu'elle soit appliquée, sans rigueur, mais aussi sans faiblesse, afin qu'on ne l'accuse pas de n'être qu'une manifestation purement platonique.

7° Nous voudrions encore que les enquêtes rela-

tives aux contraventions à la police de l'automobile soient faites d'une façon très rapide et surtout que l'automobiliste soit de suite averti de la contravention qui lui est reprochée. Aujourd'hui, en effet, surtout dans le cas de contraventions au vol, le propriétaire de la machine ne connaît la poursuite intentée contre lui que deux mois ou même trois mois après la constatation de la contravention. Comment, dans ces conditions, peut-il préparer sa défense ? Comment peut-il savoir exactement ce qu'il faisait, où il était le jour où l'on prétend que l'infraction a été commise ?

Et en outre que le chauffeur comparaissant en simple police ait le droit de se défendre et non pas d'être condamné avant d'avoir ouvert la bouche comme cela se passe actuellement.

8° Enfin nous serions heureux de voir se propager chez nous, dans les cercles et unions automobilistes, la pratique des *Anges gardiens* qui a pris une si grande extension en Angleterre (1). Ce serait là encore, à notre sens, un élément moralisateur introduit dans la corporation des chauffeurs. Comme nous croyons l'avoir démontré, ces agents ne sont pas les adversaires de la police en cette matière : mais de véritables auxiliaires, au contraire, car ils sont les ennemis les plus acharnés « des chauffards »

1. Voir *supra*, p. 20.

dont ils ne manquent pas de signaler les excès de vitesse aux associations automobilistes.

Quoi qu'il en soit, nous croyons, comme nous le disions au début même de cette étude, à la victoire définitive de l'automobile, parce que c'est une invention moderne qui porte en elle une puissance et une force qui s'imposent et qui doivent triompher de tous les obstacles, même législatifs, qu'elle rencontrera. Aussi pensons-nous qu'on n'apportera jamais trop de délicatesse et d'impartialité dans la solution d'un problème qui touche à tant d'intérêts économiques, à des organes essentiels de notre industrie nationale.

Vu le Doyen
LYON-CAEN

Vu : le Président de thèse
AMBROISE COLIN

Vu et permis d'imprimer,
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	5

PREMIÈRE PARTIE

L'automobile aux États-Unis.

CHAPITRE I. — Le point de vue économique et social.	12
<i>Section I.</i> — Développement national de l'automobilisme	13
<i>Section II.</i> — L'expansion de l'industrie américaine ; les exportations	39
<i>Section III.</i> — La concurrence étrangère ; les importations	4
CHAPITRE II. — Le point de vue juridique et réglementaire	45
<i>Section I.</i> — Définitions et principes d'interprétation.	46
<i>Section II.</i> — La coutume	47
<i>Section III.</i> — La législation écrite	57
§ 1. — Réglementation administrative de l'automobilisme	65
§ 2. — Rapports d'ordre juridique divers nés de l'automobilisme	69
CHAPITRE III. — Les critiques soulevées par le régime	

actuel aux États-Unis et les réformes proposées.	98
ANNEXES. — Tableau des lois automobiles des différents États de l'Union	118

DEUXIÈME PARTIE

L'automobile en Angleterre.

CHAPITRE I. — Le point de vue économique et social.	162
§ 1. — Nombre des automobiles en Angleterre.	163
§ 2. — Importations et exportations . . .	165
§ 3. — Les routes anglaises et les dépenses qu'elles nécessitent.	170
§ 4. — Statistiques des accidents.	173
CHAPITRE II. — Le point de vue juridique et réglementaire.	175
Section I. — Législation antérieure à l'Act de 1903.	175
Section II. — Le <i>Motor-Car Act</i> de 1903. . . .	185
§ 1. — Notions générales.	185
§ 2. — Étude de l'Act de 1903.	189
§ 3. — Étude de certaines difficultés soulevées par l'application du <i>Motor-Car Act</i> . .	208
§ 4. — Critiques dirigées au Parlement anglais contre l'Act de 1903	211

TROISIÈME PARTIE

Des enseignements que l'on peut tirer des législations américaine et anglaise pour la solution du problème automobile en France.

Section I. — Importance de l'automobilisme en France.	222
---	-----

<i>Section II.</i> — Réglementation actuelle de l'automobilisme en France.	234
<i>Section III.</i> — Les réformes projetées	238
§ 1. — Le projet de loi du 12 mars 1908 . .	239
§ 2. — Le texte de la Société d'études législatives	242
§ 3. — Le Code international de l'automobilisme	248
<i>Section IV.</i> — Conclusions	259

